Numer podwójny

Cena numeru 100 zł



Morski Przegląd Gospodarczy



ORGAN GOSPODARCZY POLSKIEGO WYBRZEŻA

Nr 6-7 (25-26) | Gdynia, czerwiec — lipiec 1948 r. | Rok III

Mgr. KAZIMIERZ ZAGÓRNY

TRZY ZJAZDY

Miesiąc czerwiec 48 roku w morskim życiu powojennej Polski zaznaczył się szczególnym nasileniem ważnych na tym odcinku wydarzeń, spotęgowanych jeszcze bardziej atmosferą obchodową Święta Morza, które w tym roku obchodziliśmy po raz czwarty w warunkach nowej rzeczywistości. A więc najpierw regionalny zjazd Centralnego Urzędu Planowania w Sopocie, odbyty w dniach 11 i 12 i poświęcony przeglądowi bieżących potrzeb inwestycyjnych regionu gdańskiego, zarówno w zakresie życia portowego, jak też i we wszystkich innych dziedzinach życia gospodarczego. Zjazd, który odbył się przy udziale naczelnych władz CUP i przedstawicieli zainteresowanych resortów ministerialnych, dał możność dokonania przeglądu najważniejszym instytucjom pracy morskiej i wybrzeżowej, dotychczasowych wyników ich pracy w zakresie odbudowy i rozbudowy wszystkich elementów miejscowej gospodarki, jak również skonfrontowania obiektywnie rysujących się możliwości inwestycyjnych Państwa z bieżącymi i przyszłymi potrzebami terenu.

Główne myśli i tezy, wyłożone przez poszczególnych referentów na zjeździe znajdą Czytelnicy w zamieszczonych obok artykułach, przytaczających końcową sumę osiągnięć, potrzeb i możliwości w najważniejszych działach pracy morskiej i wybrzeżowej na przestrzeni lat ubiegłych i w perspektywie lat przyszłych.

Zapewne możnaby tym stwierdzeniom dorzucić niejedno uzupełnienie. Bo jeśli zawarte obok wypowiedzi pochodzą od kierownictwa poszczególnych resortów gospodarczych i administracyjnych, a więc raczej od wewnętrznej strony baz morskiego działania — to zewnętrzna obserwacja miejscowych zjawisk gospodarczych, zwłaszcza w odniesieniu do niektórych też i stwierdzeń nastręczać może podstawy do dyskusji. Świadomie jednak pozostawiamy w tym numerze wypowiedzi te bez najmniejszych komentarzy, aby numer bieżący pisma był czystą relacją oficjalnego głosu czynników, prowadzących poszczególne działy pracy na Wybrzeżu. Powrócimy do nich w następnych numerach pisma, zwłaszcza zaś do tych kapitalnych problemów naszej gospodarki morskiej, które przez długi jeszcze zapewne czas będą stanowić temat wnikliwych ocen i dyskusji — do problemu polskich stoczni i rybołówstwa morskiego.

Zjazd regionalny CUP — nie poraz pierwszy zresztą obradujący na Wybrzeżu — w ogólnej sumie swoich wyników utwierdzić musiał każdego w przekonaniu, że zarówno w metodyce podchodzenia do zagadnień odbudowy i rozbudowy, jak i w sposobie analizy treści tych zagadnień — okres chaosu, gorączki i przypadkowości pozostawiliśmy daleko za sobą. Pod tym względem zjazd czerwcowy CUP był naprawdę zjazdem dojrzałym. A jeśli tej dojrzałości planu dorówna w całej pełni dojrzałość realizacyjna — możemy być spokojni o przyszłość naszych prac na Wybrzeżu.

* * *

W dwa tygodnie później, w dniach 27 i 28 czerwca odbył się w Szczecinie zjazd dziennikarzy morskich — członków Oddziału Morskiego i Szczecińskiego Związku Zawodowego Dziennikarzy RP — którego pierwszą inicjatywę rzuciła swego czasu redakcja „Morskiego Przeglądu Gospodarczego". Była to pierwsza konferencja dziennikarzy zawodowych, pracujących na Wybrzeżu. Przybyło na nią kilkudziesięciu dziennikarzy.

* * *

W tym samym czasie, w dniu 27 czerwca w Gdyni obradowała Ogólnokrajowa Konferencja Porozumiewawcza Czasopism morskich. Oba te zjazdy, jakkolwiek mniej liczne i bardzo szczególny posiadające charakter, należy zaliczyć do wydarzeń o poważnym znaczeniu dla życia polskiego Wybrzeża. Nie wnikając w wyniki konferencji dziennikarskiej w Szczecinie (na którą nota bene czasopisma morskie w ogóle nie zostały zaproszone), chce w kilku słowach zająć się konferencją prasy morskiej w Gdyni.

Nie trzeba chyba dowodzić, że zagadnienie prasy morskiej w dzisiejszej Polsce jest zagadnieniem pierwszorzędnej wagi. Bo jeśli terytorialnie, geograficznie i z racji olbrzymich perspektyw, stojących przed nami, jesteśmy narodem morskim, to trudno byłoby twierdzić już dzisiaj, że tej wielkiej sile potencjalnej odpowiada w równym stopniu zdecydowanie określone nastawienie psychiki narodowej naszego społeczeństwa.

I nie można się temu dziwić, skoro w perspektywę wielkiego pasa wybrzeża morskiego po wojnie weszliśmy z dziedzictwem niewielkiego skrawka przedwojennego. Z drugiej jednak strony konieczną jest rzeczą, aby obiektywnym warunkom bytowania i rozkwitu narodowego odpowiedział jak najszybciej zdecydowany potencjał psychiczny, stanowiący o tym, że wspaniałe szanse dziejowe, otwarte przed nami przez wrota morskie zostaną należycie wykorzystane, a nie zaprzepaszczone tak, jak to nieraz w historii naszej bywało.

Stąd też pogłębienie w społeczeństwie wiedzy o morzu, zapoznawanie go z problematyką morską, skłanianie go ku obserwowaniu zjawisk z zakresu naszej odbudowy i rozbudowy morskiej, wreszcie budzenie w nim zainteresowania dla wszystkich dziedzin pracy na morzu — to pilne i ważne zadania, przypadające w udziale dzisiejszej prasie w ogólności, a prasie fachowo-morskiej w szczególności. Powojenne czasopiśmiennictwo polskie może się już poszczycić kilkoma pozycjami w zakresie wydawnictw morskich, trzeba jednak stwierdzić, że prasa ta posiada wielkie potrzeby, a ponadto nigdy jeszcze na nią nie spojrzano z punktu widzenia racjonalnego planowania. Dlatego też kwestia bytu i rozwoju polskiego czasopiśmiennictwa morskiego stanowi wielki już dzisiaj i wymagający troski Państwa, problem.

Przed wojna, przy minimalnym potencjale morskim kraju, kiedy Gdynia była dla nas jedynym stuprocentowym wylotem na morze, posiadaliśmy ten problem nie gorzej, a pod kilkoma względami nawet znacznie lepiej rozwiązany. Istniało kilka pozycji wydawniczych z „Morzem" Ligi Morskiej na czele, posiadających bardzo znaczny nakład. W zakresie służby informacyjnej dla prasy codziennej szeroko zakrojoną akcję agencyjną prowadziła Morska Agencja Telegraficzna w Gdyni i jej gdański oddział, obsługując dzienniki całego kraju serwisem wiadomościowym i publicystycznym. Niezależnie od tego Liga Morska wydawała trzy razy w tygodniu własny biuletyn informacyjny, również użytkowany przez prasę. Obecnie powojenne czasopiśmiennictwo morskie przedstawia się następująco: posiadamy siedem czasopism o zdecydowanym charakterze morskim, a mianowicie: **„Morski Przeglad Gospodarczy", „Gospodarka Morska", „ Morze — Marynarz Polski", „Młodzież Morska", „Przegląd Morski", „Technika Morza i Wybrzeża"** i **„Żeglarz"**.

Wszystko są to miesięczniki, z wyjątkiem „Gospodarki Morskiej" i „Przeglądu Morskiego", które są kwartalnikami. Pod względem tematycznym pisma te reprezentują kolejno: zagadnienia gospodarczo-morskie, zagadnienia naukowo-morskie, tematykę morską popularno-propagandową, morsko-młodzieżową, wojskową, techniczną i jeszcze raz młodzieżową.

Większość tych pism wychodzi w Gdyni, która jest prawdziwą stolicą prasy morskiej.

Dla pełności obrazu trzeba tutaj wspomnieć o tygodniku **„Szczecin"**, który — jakkolwiek nie posiada specjalnie morskiego charakteru, to jednak przez fakt ukazywania się w naszym wielkim porcie odzyskanym może spełniać dużą rolę w zakresie popularyzacji wiadomości o Szczecinie dawnym i dzisiejszym. Trzeba także wspomnieć o miesięcznym **Biuletynie Informacyjnym Morskim** (BIMie), Instytutu Bałtyckiego, wychodzącym na cyklostylu i posiadającym wartość użytkową dla prasy, zwłaszcza periodycznej. Do rzędu czasopism morskich nie można zaliczyć jeszcze podobnego tygodniowego biuletynu **(Morskiego Instytutu Rybackiego)** zawierającego komunikaty dla rybaków.

Jeśli potrzeby propagandowe (tylko na użytek wewnętrzny) można by ustalić na milion egzemplarzy nakładu czasopiśmiennictwa morskiego w kraju, pretendującym do przeobrażenia nastawień psychicznych społeczeństwa, to obecny stan łącznego nakładu prasy morskiej nie przekracza nawet 10% tych potrzeb. Co więcej, są tak ważne dziedziny zainteresowań człowieka jak literatura — dotychczas w ogóle przez prasę morską nie obsadzone.

Do tych wszystkich braków dochodzi niebezpieczeństwo dublowania zagadnień i zadań i łączące się z tym niebezpieczeństwo inflacji wydawnictw, jak wskazują na to rozmaite inicjatywy wydawnicze, powstające często gęsto ze względów czysto ambicjonalnych poszczególnych instytucji. Zamiast ulepszać i pogłębiać pisma już istniejące, ciągle słyszy się o koncepcjach nowych wydawnictw.

Na tle tych zagadnień redakcja „Morskiego Przeglądu Gospodarczego" wystąpiła przed kilkoma miesiącami do Ministerstwa Żeglugi z projektem zorganizowania zjazdu prasy morskiej, który by się zajął ich przedyskutowaniem i przepracowaniem. Inicjatywa ta przejęta została później przez Oddział Morski Związku Dziennikarzy, w wyniku czego odbył się w dniu 27 czerwca zjazd szczeciński jako zjazd zawodowo dziennikarski.

Polskie czasopisma morskie zebrały się natomiast w dniu 27 czerwca w Gdyni na pierwszą Ogólnokrajową Konferencję Porozumiewawczą, z udziałem przedstawicieli pism: „Morze — Marynarz Polski", „Młodzież Morska", „Technika Morza i Wybrzeża", „Żeglarz", „Przeglad Morski", „Szczecin" i „Morski Przegląd Gospodarczy".

Powzięto szereg decyzji, z których najważniejsze są następujące: decyzję o powołaniu do życia **Komitetu Porozumiewawczego Czasopism Morskich**, o wystąpieniu do Biura Kontroli Prasy w sprawie zezwoleń dla nowych czasopism morskich, wreszcie o **wzięciu udziału przez czasopisma morskie w Wystawie Ziem Odzyskanych we Wrocławiu.** Żywą dyskusję wywołała sprawa braku pisma literackiego i żeglarskiego, natomiast zebrani zdecydowanie wypowiedzieli sie przeciwko powoływaniu do życia

nowych pism morskich z zakresu tematyki już przez istniejące wydawnictwa obsadzonej, gdyż wszystkie czasopisma morskie walczą z dużymi trudnościami natury materialnej z uwagi na stosunkowo niski ich nakład, zamykający się ogólną cyfrą około 70.000 egzemplarzy.

MORSKIE CZASOPIŚMIENNICTWO W POLSCE.

Czasopismo	Zakres tematyki	Charakter	Miejsce wydania	Format	Wyszło numerów do 30. 6. 48 r.
Morski Przegląd Gospodarczy	gospodarcze	miesięcznik	Gdynia	A_4	24
Morze — Marynarz Polski	popularno - informacyjne	miesięcznik	Gdynia	24x34	36
Młodzież Morska	popularno - młodzieżowe	miesięcznik	Gdynia	A_4	22
Żeglarz	szkoleniowo — — młodzieżowe	miesięcznik	Gdynia	A_4	22
Technika Morza i Wybrzeża	techniczne	miesięcznik	Gdańsk	A_4	17
Przegląd Morski	wojskowe	kwartalnik	Gdynia	A_5	6
Gospodarka Morska	naukowe	kwartalnik	Gdańsk	A_5	1

Wszystkie redakcje czasopism morskich zadeklarowały współpracę, określając ściśle swoje ramy tematyczne, oraz postanawiając prowadzić wspólne biura kolportażowe prasy morskiej w Polsce. Można śmiało stwierdzić, że ta pierwsza w Polsce konferencja krajowa czasopism morskich była wydarzeniem dużej wagi i jest zaczątkiem pożytecznej akcji, która ułatwi znakomicie planowy i szybki rozwój prasy morskiej.

*
* *

Jeśli więc rzucimy okiem na ożywienie organizacyjne w życiu Wybrzeża, to łatwo stwierdzimy, że ożywienie to jest objawem pozytywnym i krzepiącym. Konsoliduje się wysiłek pracy morskiej — krzepną jego fundamenty. A instrument propagandy i oceny, jakim jest prasa, zwłaszcza zaś prasa fachowa — coraz lepiej rozumie powagę i znaczenie swoich zadań.

Redakcja nasza, występując z inicjatywą konsolidacji prasy morskiej wyszła z założenia, że jest to nieodzowny warunek jej dalszego rozwoju i ekspansji — tak organizacyjnej, jak programowej i ideologicznej. Ożywienie na odcinku organizacyjno-prasowym pozwala mieć nadzieję, że prasa powołana do relacjonowania i oceny zjawisk gospodarczych, a także do pobudzania żywszego obiegu krwi w organiźmie gospodarczym Wybrzeża — podąża za innymi, podciągającymi się z roku na rok elementami ludzkiej pracy i myślowego wysiłku.

Mgr ANTONI SKOTNICKI

Naturalne linie rozwojowe Województwa Gdańskiego na tle Narodowego Planu Gospodarczego

Planowanie inwestycji regionu Wybrzeża i województwa gdańskiego na r. 1949 podlega, między innymi, oddziaływaniu różnych czynników, których waga i znaczenie są prawie takie same jak i w innych regionach Polski, lub też w planowaniu centralnym, ogólnopolskim. Istnieje jednakże jeden czynnik, który tylko w naszym regionie działa przemożnie na samą funkcję planowania, jest jego potężną dominantą, kierującą naszymi przewidywaniami i zestawieniami kredytów, jako środków działania. Ten czynnik, to—**morze i zespół portowy Gdynia — Gdańsk, leżący u ujścia delty naszej największej macierzystej drogi wodnej — WISŁY!**

Ta dominanta i wynikające z niej funkcje, spełniane przez nasz region, dla narodowego gospodarstwa ogólnopolskiego, stanowią zasadnicze tło i ramy dla naszych regionalnych wysiłków planistycznych.

Planując, nieustannie zadajemy sobie pytanie: czy wykorzystujemy w należytej mierze te wszystkie możliwości produkcyjne, które niesie nam „morze“, ta skarbnica bogactwa naturalnego, równie doniosła dla naszego regionu, co węgiel dla Śląska.

Chcemy specjalnie podkreślić, że wszystkie czynności, które w najszerszym ujęciu słowa nazywamy—„uprawą morza“, a które są pracą całego zespołu ludzi morza, oraz materialnego aparatu żeglugi, i transportu portowego, są — w myśl zasad marksizmu — „pracą produkcyjną w sferze produkcji materialnej o celu bezpośredniego przyswaja-

nia przez człowieka dóbr przyrody".

A ponieważ teoria Marksa głosi dalej, że — „dochód narodowy powstaje w rezultacie pracy produkcyjnej w materialnych gałęziach produkcji", przeto „Morze" **jest jednym z pierwszych elementów tworzenia dochodu narodowego Polski,** a w dziedzinie narastania regionalnego dochodu społecznego województwa gdańskiego — najwybitniejszym tworzywem tego dochodu, dystansującym tu o wiele długości przemysł, rolnictwo, budownictwo i transport lądowy.

Z tego samego względu musimy przeanalizować dziś wykonanie naszych dotychczasowych planów inwestycyjnych z lat 1945 — 1947, gdyż analiza ta da nam konkretne wskazania i korektury na przyszłość. Staramy się bowiem mieć zawsze na uwadze, że — jak mówi minister Hilary Minc — „uchwalenie planu jest tylko początkiem planowania, a **planować — to znaczy stawiać konkrene dyrektywy i wskazywać środki dla ich wykonania, to znaczy systematycznie, codziennie kontrolować przebieg realizacji, korygować ewentualne pomyłki i czynnie przezwyciężać przeszkody".**

Nie można jednak sprawiedliwie i trafnie ocenić dokonanej pracy, gdy się dokładnie nie zna warunków, w jakich odbywała się realizacja morskiego planu inwestycyjnego w latach 1495 — 47 i przeszkód, na jakie natrafiała.

Dziś region gdański tętni życiem — w roku 1945 był wymarły, dziś porty są zorganizowanym aparatem gospodarczym — 3 lata temu były pustyniami, usianymi wrakami, gruzem, trupami ludzi i zwierzat, dziś po liniach kolejowych mkną pociagi, przewożąc setki tysięcy i miliony ton towarów — w roku 1945 ani jedna linia kolejowa nie nadawała sie do użytku, dziś porty są bazami naszej żeglugi — w roku 1945 polskiej bandery na Bałtyku nie było, dziś w stoczniach polskich stoją na pochylniach szkielety nowych statków, budowanych przez polskiego robotnika, technika i inżyniera — w roku 1945 w stoczniach były szkielety... ale spalonych budynków, hal i konstrukcji, dziś rybak polski na polskim kutrze przywozi do polskiego portu ryby, złowione przez siebie — w roku 1945 martwe, zaminowane wody Bałtyku nie pozwalały na wyruszenie bodaj 100 metrów od brzegu, dziś z Gdyni prowadzić można rozmowy ze statkami, dopiero wpływającymi na Bałtyk — 3 lata temu nie można było przesłać listu z Gdyni do Gdańska.

Dzisiaj, w 3 lata po przyjęciu pierwszych powojennych statków do polskich portów, gdańsko-gdyński zespół portowy żyje i pracuje już tak, że — relatywnie — osiągane są lepsze wyniki, aniżeli przed wojną.

Najlepszym wykładnikiem ich pracy są naturalnie cyfry obrotów. Podczas gdy **w roku 1945 przez zespół portowy przeszło zaledwie nieco ponad 900 tys. ton towarów, w roku 1946 osiągnięte zostało 7,7 milj. ton, w roku 1947 — 9,7 milj. ton, a na rok bieżący planowany jest przeładunek w wysokości około 15,0 milj. ton,** z czego do chwili obecnej przeładowano ca 5,0 milj. ton. Zespół portowy dysponuje już ok. 20 km nabrzeży, ok. 90 urządzeniami przeładunkowymi i ponad 200 tys. m² powierzchni składowej.

Wreszcie, zdać sobie musimy sprawę, że poza tymi elementarnymi czynnikami przeładunkowymi, został wykonany cały szereg prac technicznych, nie mniejszych co do ważności od remontów nabrzeży, dźwigów, czy magazynów.

Obok portów na czoło zagadnień regionu gdańskiego wysuwa się **sprawa żeglugi morskiej.**

GAL — pod którego zarządem pracują dziś trzy nasze przedwojenne największe przedsiębiorstwa armatorskie — dysponował w kwietniu **36 statkami, o łącznej nośności ok. 172.000 ton** martwej wagi. Statki te przepływają miesięcznie ok. **90 tys. mil morskich, przewożąc przeciętnie ok. 100 tys. ton towaru i tysiące pasażerów**

Odbudowa stoczni została dokonana i nadal jest wykonywana z żelazną konsekwencją.

Rybołówstwo morskie dysponuje w regionie gdańskim **26 trawlerami, ok. 160 kutrami, ok. 820 łodziami.** Połowy wykazują zasadniczo tendencję zwyżkową. Ostatnio, wahają się one w granicach około **4 tys. ton miesięcznie.**

Porty rybackie są systematycznie odbudowywane. Obecnie region gdański dysponuje 5 większymi ośrodkami: **Gdynia, Gdańsk, Hel, Puck, Władysławowo** — nie licząc mniejszych przystani, rozsianych wzdłuż całego wybrzeża.

Obok portów, żeglugi, stoczni i rybołówstwa morskiego, które są charakterystycznymi obiektami gospodarczymi dla regionu gdańskiego i jako takie posiadają dla niego największe znaczenie, tą gałęzią gospodarczą, odgrywającą niejako rolę arterli krwionośnych organizmu gospodarczego Wybrzeża Centralnego — jest **komunikacja,** która jest siłą motoryczną każdego regionu portowego, a od jej sprawnego funkcjonowania zależy cały rozwój regionu, podczas gdy najmniejsze usterki odbijają się stokrotnym echem we wszystkich komórkach gospodarczych województwa gdańskiego.

Odnosi się to w pierwszym rzędzie do trzech podstawowych linii komunikacyjnych: **kolei, dróg kołowych i dróg wodnych.**

Po szczęśliwym zakończeniu wojny utarło się powiedzenie, że — „transport wygrał wojnę". Dziś, możnaby w nowej Polsce Ludowej rzucić twierdzenie, że — transport wygra zarówno pokój, jak i podniesie dobrobyt mas pracujących. Istotnie bowiem, od właściwego funkcjonowania aparatu komunikacji i łączności uzależniony jest rozdział towarów i dotarcie ich do najgłębszych zakątków, zniszczonej przez wojnę i okupację, przede wszystkim Polski, a z nią i Europy.

Usilna, na wszystkich tych odcinkach praca doprowadziło do tego, że przez stacje portowe przechodzi przeciętnie **w ciągu dnia około 1.800 wagonów z ładunkami eksportowymi i importowymi.** Czas przebiegu pociągów na trasie Śląsk — Porty był niewspółmiernie długi, dziś utrzymuje się na poziomie przeciętnie **30 — 35 godzin, a niejednokrotnie spada poniżej 24 godzin.**

Należy wreszcie wspomnieć pokrótce o rolnictwie, budownictwie, oraz o aktywizacji Elbląga, jako nowego ośrodka przemysłowego województwa gdańskiego.

Na odcinku rolnym, obsiewy w roku gospodarczym 1944 — 45 przedstawiały się na naszym te-

renie wprost katastrofalnie. Obsiewy w roku następnym, tj. 1945/46, dokonane z wielkim wysiłkiem rolników, bardzo słabo jeszcze zagospodarowanych — zniszczyły w ca 30% myszy. W następnym roku gospodarczym 1947/48 mamy obsiane już 425 tys. ha na 488.000 ziemi ornej, a likwidacja odłogów trwa bez przerwy. Od 1945 r. do 1.VI.48 r. zlikwidowano ca 200.000 ha odłogów, co stanowi 40% całej powierzchni ziemi ornej. Poprawiła się znacznie uprawa mechaniczna i nawożenie gleby, stopniowo znikają chwasty z pól, **przeciętne plony z jednego ha zwiększyły się o ok. 25%** w zależności od kultury. W roku ubiegłym nie byliśmy samowystarczalni, ani na odcinku ziemniaka, ani zbożowym. Już jednak wiosną 1948 r. notowano pewną nadwyżkę ziemniaka, a zapowiadające się w tym roku bardzo dobrze plony zbóż zapewnią nam samowystarczalność na tym odcinku. Dalszym sukcesem naszego rolnictwa jest zwiększająca się z roku na rok uprawa roślin przemysłowych. Z kampanii 1947/48 r. nasze cukrownie wyprodukowały **31.000 ton cukru,** po odliczeniu potrzebnej ilości na wewnętrzną konsumpcję (licząc po 15 kg. cukru rocznie na głowę), pozostanie nam w województwie nadwyżka 17.500 ton cukru.

W obecnej chwili zarysowuje się na odcinku rolnym **zagadnienie tzw. powiatów kaszubskich,** o bardzo słabej glebie, gdzie gospodarka rolna jest prawie nieopłacalna. Konieczność gospodarcza zmusza do zalesienia gruntów najsłabszych. Zalesić należałoby ca 45 tys. ha ziemi ornej i kilka tysięcy ha słabych pastwisk, — zmiana ta pociąga jednak za sobą konieczność przesiedlenia pewnej ilości ludności kaszubskiej. Zagadnienie to wymaga gruntownego przemyślenia.

Na Żuławach ukończono praktycznie pierwszy etap prac, to jest odwodniono prawie cały teren zalany.

W roku bieżącym planowane prace inwestycyjne obejmują renowacje i umocnienie brzegów rzek na długości 50 km., renowacje 2.000 km, rowów, a przede wszystkim osuszanie terenów odwodnionych, co jest wstępnym warunkiem do rozpoczęcia uprawy roli.

Bardzo ważnym momentem dla Żuław będzie uruchomienie zagospodarowanych zespołów majątków Zarządu Państwowych Nieruchomości Ziemskich, które objąć mają w roku bieżącym ca 14.000 ha.

W zakresie odbudowy mast i wsi w okresie 1945 — 47 odbudowano względnie wybudowano ca **12 tys. izb mieszkalnych** i ca 8 tys. zagród chłopskich. W szkolnictwie powszechnym i średnim oddano do użytku blisko **700 szkół.** Odbudowano szkolnictwo wyższe—Politechnikę, Akademię Lekarską — w takich granicach, że wykłady i zajęcia praktyczne mogą się odbywać normalnie. **Szpitalnictwo,** które było prawie całkowicie zniszczone, dziś rozporządza 10 kompleksami odbudowanymi, 'obejmującymi 43 budynki. Odbudowano względnie wybudowano na nowo **352 gmachy dla potrzeb administracji,** organizacyj społecznych, Opieki Społecznej, Kultury i Sztuki. W zakładach użyteczności publicznej szeregu miast odbudowano wodociągi i kanalizację, uruchomiono prawie wszystkie nieczynne gazownie, wśród których gdańska jest w stanie sama obsłużyć zespół Gdańsk/Gdynia. Wyremontowano i oddano do użytku sieć gazową długości z górą 200 km. Przywrócono regularną komunikację Starego Gdańska i Zawiśla z resztą dzielnic Gdańska przez odbudowę mostów na Motławie i na Wiśle. Wreszcie **przeprowadzono częściową regulację Nowej Raduni, potoków Bystrzec i Siedlickiego,** przeprowadzono część robót melioracyjnych na terenie miejskim Żuław. To co zostało wyżej wyliczone nie zaspokaja jednak naszych potrzeb.

W chwili obecnej na terenie Gdańsk/Gdynia potrzebuje mieszkań z górą 6,5 tys. rodzin, a liczba ta nie jest ostateczna. Sprawa budownictwa mieszkaniowego jest zagadnieniem bardzo ważnym, gdyż od niego w wielkiej mierze uzależniony jest napływ fachowców i uaktywnienie gospodarki Wybrzeża.

Wreszcie **aktywizacja m. Elbląga** stworzy nowy poważny ośrodek przemysłoyw i to w skali ogólnopolskiej. Powstają lub powstaną w najbliższym czasie w mieście Elblągu następujące wielkie zakłady przemysłowe: Fabryka ciężkich maszyn i turbin, Fabryka maszyn i taboru kolejowego, Fabryka wyrobów metalowych, Państwowe warsztaty samochodowe, Fabryka konfekcji, a z biegiem czasu — i inne pomniejsze fabryki.

Miasto Elbląg przez swoje położenie i posiadany jeszcze zapas licznych domów mieszkalnych, stosunkowo słabo zniszczonych — predestynowany jest do odegrania roli tak zaprojektowanego ośrodka przemysłu.

Przechodząc do omówienia skali zagadnień, związanych z rozdziałem kredytów, należy nadmienić, że Państwowy Plan Inwestycyjny na rok 1948 przewiduje — bez kredytów dodatkowych, na ogólno-krajowe inwestycje — kwotę 193,7 miliardów złotych, z czego **na województwo gdańskie przypada 15,5 miliardów zł, tj. 8%.**

Analizując rozdział kredytów przyznanych na poszczególne województwa przekonamy się, że województwo gdańskie zajmuje jedną z naczelnych pozycji. Znajduje się tuż po Śląsku i Warszawie, na trzecim miejscu.

Poniższa tabela doskonale ten stan rzeczy obrazuje:

Zestawienie według województw w miliardach złotych:
Ogółem—193,7 miliarda złotych

śląskie	— 36,1
m. st. Warszawa	— 20,1
gdańskie	**— 15,5**
szczecińskie	— 15,4
wrocławskie	— 14,0
krakowskie	— 10,3
poznańskie	— 9,3
łódzkie	— 7,6
kieleckie	— 6,8
olsztyńskie	— 6,1
warszawskie	— 6,0
pomorskie	— 5,9
rzeszowskie	— 3,9
lubelskie	— 3,7
białostockie	— 3,0
inwest. niezlokal.	— 29,9

Jeśli teraz do sumy 15,5 miliardów złotych dorzucimy jeszcze sumy przypadające na województwo nasze z ogólnej puli kredytów dodatkowych i kredytów F. I. O. P. Z. O. — to w wy-

niku otrzymamy ogólną sumę kredytów inwestycyjnych w wysokości ca 17 miliardów złotych. Obliczając zgłoszenia inwestorów do Państwowego Planu Inwestycyjnego na rok 1948 na kwotę 20 miliardów złotych dochodzimy do wniosku, że rozpiętość pomiędzy kredytami zgłoszonymi i otrzymanymi nie jest rażąca — przeciwnie należy uznać, że zgłoszenia województwa zostały w dostatecznej mierze uwzględnione.

Kredyty inwestycyjne, które zostały już przepracowane względnie przyznane na województwo w okresie 1946, 1947 i 1948 roku przedstawiają się następująco:

KREDYTY INWESTYCYJNE REGIONU GDAŃSKIEGO

L. p.	GRUPA INWESTYCJI	1946 rok	1947 rok	1948 rok
		w miliardach złotych		
1.	Gospodarka Morska (Porty — Żegluga — — Stocznie — Rybołówstwo)	1,6	3,4	7,6
2.	Komunikacja	1,2	1,3	1,7
3.	Rolnictwo i leśnictwo	0,0	0,6	1,9
4.	Przemysł i handel	0,3	0,7	2,0
5.	Odbudowa	0,3	0,6	1,9
6.	Zagadnienia socjalne i różne	0,0	0,2	0,4
	RAZEM: . .	**3,4**	**6,8**	**15,5**

Z porównania kredytów na gospodarkę morską z ogólnymi sumami kredytów przyznanych na województwo wynika, że **środki przeznaczone na cele morskie wynoszą na przestrzeni trzech lat prawie 50% całorocznych kredytów inwestycyjnych województwa**, co podkreśla wagę gospodarki morskiej w naszym regionie.

Analizując dalej stopień wykorzystania kredytów inwestycyjnych dochodzimy do wniosku — na podstawie obliczeń z roku 1947 — że Wybrzeże przepracowało w tym czasie **96% ogólnej sumy (6,8 miliardów złotych) przyznanych kredytów.**

Jeżeli chodzi natomiast o rok bieżący, to należy podkreślić fakt, że na ogólną sumę przyznanych kredytów na województwo w wysokości 15,5 miliardów złotych, otworzono do dnia 30 kwietnia, tj. w ciągu 4-ch miesięcy br. okrągło 4 miliardy złotych, to jest 26%. Korzystny ten objaw zobowiązuje niewątpliwie inwestorów Wybrzeża do wzmożenia wysiłków w celu pełnego przepracowania otwartych już kredytów.

Przechodząc z kolei do odpowiedzi na pytanie: co ma być planowane i wykonywane nie tylko w 1949 r. lecz w szeregu dalszych lat, muszę z całym naciskiem stwierdzić, że **plan gospodarczy Wybrzeża nie ma znaczenia lokalnego lecz ogólnokrajowe.** Wybrzeże bowiem jest materialnym dostępem całej Polski do morza, a wszystko, czego mu potrzeba dla spełnienia tej roli nie jest zaspokojeniem własnych jego potrzeb, lecz najistotniejszych potrzeb Państwa.

Świadomość doniosłości spraw morskich w społeczeństwie naszym pogłębia się stale i wzrasta, lecz wiele długotrwałych i przezornych wysiłków wymagać będzie zanim przeistoczy się w instynkt i zanim uznawana prawda będzie w pełni realizowana. Toteż mimo zarzutu, że głosimy myśli znane i stare, głosić je musimy i będziemy, bo — jako podstawowe — zawierają wartości przez wieki doświadczeń stwierdzone, a w stałym przypominaniu utrwalone.

Morze, ze swym dobrze uzbrojonym gospodarczo Wybrzeżem, jest szlakiem, łączącym Kraj ze światem i obsługującym całość gospodarstwa narodowego i jest, jak gdyby, arterią gospodarczego serca narodu, które pulsuje przypływem i odpływem dóbr. Przy tym potrójną jest jego rola: w jednej reguluje przypływ i odpływ dóbr całego kraju i świata, i jest tym samym na usługach wytwórczości krajowej, w drugiej—otwierając dostęp do rynków światowych, rozszerza granice możliwości zbytu i stwarza nowe perspektywy rozwojowe dla przemysłu krajowego, w trzeciej — jest samoistnym źródłem przypływu walut i poważną bronią w walce o równowagę bilansów płatniczych kraju.

Skoro taką jest rola Wybrzeża w gospodarstwie krajowym, a nadchodzące plany inwestycyjne, przede wszystkim zaś plan na 1949 rok, stanowią fragment wykonania z góry obmyślanej i ustalonej całości, zachodzi pytanie — kiedy, co i jak ma być wykonane? Odpowiedzi na te pytania udzielają już przepracowane zamierzenia Rządu, dotyczące rozwoju i rozbudowy portów, floty handlowej i rybackiej w ciągu najbliższych lat.

Dziś już stało się jasnym, że odrodzenie gospodarstwa narodowego, wzrost jego uprzemysłowienia i zmiana struktury zawodowej z rolniczo-przemysłowej na przemysłowo-rolniczą i tempa, jakie temu rozwojowi nadać musimy, w oparciu o zmobilizowanie wszystkich sił społeczeństwa, wymagać będą równoległej walki o samodzielność gospodarczą i możliwie daleko idącego wyzwalania się od zewnętrznych gospodarczych uzależnień. Jednym z takich niebezpiecznych uzależnień byłaby nieproporcjonalnie mała ilość naszych własnych morskich środków przewozowych i oparcie się na cudzych. Dość tylko wspomnieć, że potężnym konkurentom na rynkach światowych wystarczy zignorować nasze porty, lub w walce taryfowej stosować preferencje i dyskryminacje, by móc — co najmniej — nałożyć tłumik na tempo naszego rozwoju.

Plany dążyć mają do tego, by flota nasza po upływie lat sześciu przewoziła nie jak dziś 7% ogólnych ładunków, lecz 15%.

Według orientacyjnych obliczeń planu zdolność przeładunkowa naszych zmodernizowanych portów w najbliższym czasie przedstawiać się będzie następująco: w roku 1949 — 18,5 a w następnych latach — w zespole portów Gdynia — Gdańsk — 19,5 mil. ton, w porcie Szczecin — 18,5 mil. ton. Razem 38,0 mil. ton.

Osiągnięcie tego celu, w stosunkowo tak krótkim okresie czasu, będzie niewątpliwie wielką zdobyczą.

W dziedzinie żeglugi wysiłek zmierzający do osiągnięcia cyfry około **600.000 DWT naszej floty handlowej,** będzie wymagał wielkiego wkładu kapitałów, lecz pocieszające są pod tym względem obliczenia, które wykazują, że w tym okresie około 55% nakładów pieniężnych może być umorzone w postaci dewiz, zaoszczędzonych na obcych frachtach.

Poza rolą szlaku, łączącego Kraj ze światem, morze samo przez się jest źródłem bogactw rybnych.

Braki w ludziach, statkach, łodziach, sprzęcie rybackim — muszą być stopniowo wypełniane i stanowić istotną część naszego planu inwestycyjnego. Spożycie wewnętrzne ryb musi w kraju powiększyć się i stworzyć chłonny rynek wewnętrzny, a w związku z nim i z rynkiem światowym zjawia się konieczność budowy na naszych stoczniach odpowiedniej ilości statków dalekomorskich i przybrzeżnych, budowy łodzi i rozwinięcia przemysłu rybnego, konserwowego, wędzarń i chłodni.

Nie możemy wreszcie tracić z oczu faktu, że Wybrzeże Gdańskie jest ujściem Wisły, której żegluga na całym jej spławnym przebiegu stanowi jedno z naszych naglących i podstawowych zadań. Jak wielki potencjał gospodarczy tkwi w uregulowanej Wiśle, nie wymaga dowodzenia, choć jasnym jest, że w obecnym swym stanie zadania tego nie spełnia.

Równoległe i w związku z rozbudową naszej floty i portów musi nastąpić **planowa rozbudowa naszego przemysłu stoczniowego i systemu usług portowych,** opartych o polski aparat maklerski.

Praca stoczni i ich inwestycje wywołają pracę innych przemysłów, rozmieszczonych po całym kraju. Równolegle musi iść uzbrajanie techniczne naszych portów, zapewniające ciągłość w obsłudze floty, w załadunkach i wyładunkach, w przechowywaniu i składowaniu towarów. Flota handlowa wymagać będzie sprawnej obsługi portowej, maklerskiej, bankowej, a całe wzrastające skupisko ludzkie, pracujące, musi mieszkać, żywić się, ubierać, słowem — żyć na wyższym poziomie potrzeb.

Przypływ ludzi, dopływ i odpływ dóbr, wzrastający ruch gospodarczy między całym krajem i Wybrzeżem, będą wymagać coraz lepszych powiązań komunikacyjnych, zarówno lądowych, jak wodnych i lotniczych, a szczególnie elekryfikacji linii kolejowej Gdynia—Gdańsk. Nadadzą one nowy kierunek strukturze zawodowej ludności Wybrzeża, dając przewagę nieproporcjonalnie wielką w porównaniu ze stosunkiem panującym w głębi kraju, ludności nierolniczej nad rolniczą. Ta nierolnicza część ludności Wybrzeża, będzie wzrastać, przy czym źródłem wzrostu nie będzie wyłącznie przyrost naturalny, lecz głównie atrakcyjność pracy, jej tempo, skala zarobków i wzrastające zapotrzebowania na pracę fachowców. Temu ruchowi nie będzie odpowiadał rozwój liczebny ludności rolniczej Wybrzeża, ograniczony po ukończeniu planu nasiedlenia, do naturalnego przyrostu i zawsze narażony na niebezpieczeństwo odpływu ludności do miast. Niebezpieczeństwo wyludniania się wsi, wywołane wzrastającą atrakcyjnością życia miejskiego, może być powstrzymane jedynie przez troskliwe potraktowanie w planach inwestycyjnych potrzeb rolnictwa Wybrzeża, związanych nie tylko z techniką produkcji i inwestycjami publicznymi, jak osuszanie Żuław, budowa dróg i linii prądu wysokiego napięcia, lecz z potrzebami czysto indywidualnymi rolnika i jego rodziny.

Wyżywienie narastającej liczebnie ludności Wybrzeża wymagać będzie nie tylko wkładów w warsztaty rolne i ich techniczne wyposażenie, lecz warunków, zapewniających z jednej strony opłacalność produkcji rolnej, z drugiej stałość i równomierność w obsłudze spożywcy możliwie najlepszym towarem. Już samo racjonalne zagospodarowanie Żuław stworzy gwarancję należytego obsłużenia ludności Wybrzeża. Jest to bowiem jedna z najbogatszych połaci kraju, której odwodnienie i osuszenie stwarzają podstawę do najwyższych plonów.

Wreszcie kredyty inwestycyjne muszą uwzględniać i rozwiązywać tak nabrzmiałą u nas sprawę **budownictwa mieszkalnego** robotniczego i pracowniczego, oraz budżetów prywatnych mas pracujących. Ważne są bowiem inwenstycje materialne, lecz najważniejszym jest wkład człowieka, którego psychice i mięśniom, wartości etycznej i fizycznej — i słusznie — stawiamy wielkie wymagania. Najcelowsze i najlepiej pomyślane wkłady w urządzenia materialne nabierają wartości, o ile je w ruch wprowadza i wyzyskuje praca, inteligencja i geniusz człowieka. Bez wkładu w człowieka wszelkie inne pozostaną martwe.

Potrzeby naszego województwa będą rosły, tematy pracy będą trudniejsze. To co było łatwe i proste w zadaniach odbudowy — zostało już dokonane. To, co ma być osiągnięte na tle dyspozycji planu państwowego, jest zadaniem wielokrotnie szerszym i trudniejszym.

Przebijając się przez te trudności przy pomocy całego społeczeństwa i przy zdecydowanej polityce Rządu wiemy jednak, że realizować będziemy wielkie, historyczne dzieło nowej Polski, które polega na stworzeniu w życiu naszej zbiorowości i w życiu przyszłych pokoleń akcentu morskiego. Musi on być dziś silniejszy niż kiedykolwiek w przeszłości Polski.

Musimy sobie uświadomić, że toczymy ciężką i upartą bitwę o gospodarcze odrodzenie Kraju.

I w tej chwili nie ma ważniejszej sprawy ponad najusilniejszy i najlepszy wysiłek każdego z nas z osobna i wszystkich razem w dziele odbudowy i zagospodarowania Polski. Wszystko, co się temu przeciwstawia czy przeszkadza, jest wrogiem

dobrze pojętego patriotyzmu. Wszystko, co swoim pozytywnym rezultatem wyprzedza nasz plan, choćby na najskromniejszym i najmniejszym odcinku, jest — prawdziwym zwycięstwem narodowym. Z tego punktu widzenia rezultaty odbudowy portów morskich w delcie Wisły, oraz odbudowy całego naszego regionu w ciągu ostatnich lat — są, niewątpliwie, sukcesami zarówno całej Polski, jak też i całego społeczeństwa województwa.

FRANCISZEK MODRZEWSKI

PLAN INWESTYCYJNO – EKSPLOATACYJNY
Portów Wybrzeża Centralnego

Stan obecny Zespołu Portowego Gdańsk — Gdynia, a raczej stan na koniec r. 1948, osiągnięty w drodze dokonania szeregu prac, związanych z odbudową, przebudową i rozbudową, którą rozpoczęliśmy jeszcze trzy lata temu w lecie 1945 r. i które do końca roku bieżącego ukończymy, wynosi około **5,5 miliarda** zł. kosztów ogółem. Stan ten pozwolił nam w roku bieżącym zaplanować przeładunek w portach w wysokości 14,5 mil. ton oraz doprowadził do pewnego stanu potencjonalnego na dzień dzisiejszy, który zanalizuję bliżej.

Plan eksploatacyjny tegoroczny został osiągnięty przez Zespół Portowy Gdańsk — Gdynia w sensie potencjonalnym, czyli ilość ta mogłaby być w naszych portach Gdyni i Gdańsku przeładowana. Rzeczywistość będzie prawdopodobnie inna, bo już obecnie zgłoszono szereg obcięć, powstałych nie z tego powodu, że nie przygotowano dość środków portowych i obsługi transportów morskich, ale z przyczyn obecnie rozwiązującego się handlu zagranicnzego. Będą więc nieco mniejsze ilości węgla przy projektowanych przeładunkach, mniejsza ilość rudy i drobnicy.

Mówiąc o stanie obecnych portów ,muszę zrobić poprawkę, iż stan ten rozumiemy na koniec 1948 r., to znaczy suponując, że preliminowane kwoty na rok bieżący i prace zostaną prawidłowo zgodnie z założeniami — wykonane. Wysiłek inwestycyjny roku ostatniego, obliczony finansowo, jest największy i stanowi około 2.300.000.000, podczas gdy poprzednie 2,5 lata stanowiły 3.100.000.000 zł. Potencjał przeładunkowy obecny w połowie roku 1948 obliczony jest na 13.200.000 ton przeładunku wogóle, z czego, licząc szeroko, przypadnie 12 milionów na zdolność przeładunkową towarów masowych, a 1.200.000 na przeładunek drobnicy. Ładunki masowe obejmują węgiel, rudę i inne artykuły.

Naturalne warunki dalszego rozwoju naszego portu wskazują na możność osiągnięcia nieznacznym kosztem, niskim w stosunku do osiągnięć gospodarczych i doprowadzenia zdolności przeładunkowej do ogólnego przeładunku 22 milionów ton, z czego 18 milionów w przeładunku masowych towarów oraz 4 miliony w przeładunku towarów drobnicowych.

Ramy, jakie te 22 miliony zakreślają i stan dzisiejszy, limitują możność planowania naszego zarówno eksploatacyjnego i inwestycyjnego na okres najbliższych lat i mniej więcej pokrywają się z założeniami planu 6-cio letniego.

Stoimy na stanowisku, że bez względu na nowe postulaty, jakie ze strony naszej polityki morskiej i transportowej mogłyby być wysunięte, jest rzeczą słuszną doprowadzić stan portów Gdynia — Gdańsk do określonych wysokości, czyli właściwego wykorzystania i inkasowania renty majątku, który już posiadamy.

Rozbudowa, zakreślona warunkami naturalnymi, obejmuje w naszym rozumieniu reperacje i doprowadzenie do stanu używalności urządzeń istniejących, wykorzystanie dalszych miejsc na dźwigi z modernizacją urządzeń przeładunkowych, ale nie przewiduje budowy‘ nowych basenów, nabrzeży, nowych stacji kolejowych, nowych koncepcji dowozowych.

Sytuacja w naszych portach, jaka się dzisiaj zakreśla, zgodna jest z sytuacją‘ dowozową naszych kolei w stosunku do naszych portów w połączeniu z zapleczem śląskim z kierunkiem na granicę czesko-słowacką, i z centrum Polski Warszawa — Łódź i większymi ośrodkami przemysłowymi.

Kolej byłaby w stanie doprowadzić zdolność wywozową i przywozową do naszych portów do cyfry 22 milionów ton rocznie.

Jeżeli chodzi o założenie eksploatacyjne i ujrzenie naszych planów i postulatów na rok następny ,to eksploatacyjne nasze zadania mieszczą się gdzieś pomiędzy 17 a 20 milionami ton. Nazywam te 2 cyfry dlatego, że w obecnej sytuacji nie są skonstruowane cyfry dokładne i gdybyśmy oświadczenie C. U. P. wzięli za podstawę, to musielibyśmy wziąć cyfrę 18,5 milionów ton.

Cyfra 20 milionów ton jest cyfrą 3-letniego‘ planu narodowego, 18 mil. ton, zaś jest cyfrą ostrożną, a to w związku z rozbudową Szczecina.

Niezależnie od tego, czy przyszłość gospodarcza nasza wymagać będzie wykonania przeładunku w skali 17 czy 18,5 milionów ton, wykorzystanie pełnych warunków rozbudowy jest rozsądne rzuconą przez dyr. Jastrzębowskiego i przechodząc do lepszych form przeładunku, mówilibyśmy dlatego, że kontynuując myśl, o intensywnym wykorzystaniu urządzeń i musimy przechodzić do bardziej uwzględniającego rezerwy systemu eksploatacyjnego naszych urządzeń i całego naszego majątku portowego w całości.

Ilościowo eksploatacyjne założenia tak się przedstawiają:

Jak przedstawiają się one jakościowo.

Węgiel: Okres powojenny zmusił nasze gospodarstwo morskie i handel zagraniczny do zastosowania środków najszybciej osiągalnych i do uzyskania pewnych szczytowych zdolności

pracy tych urządzeń. Niewątpliwie sukces w tej dziedzinie został osiągnięty i porty obsługują węgiel zgodnie z postawionymi im zadaniami. Jeżeli porównamy sytuację tę z sytuacją światową i koniecznością liczenia się z tańszą obsługą węgla, musimy zaniechać urządzeń przeładunkowych, które przeładowują węgiel ilościami mniejszymi, niż cały wagon odrazu. Byłoby wskazane i byłoby celowe, że sięgniemy kiedyś po większe zdobycze z dziedziny tych kolosalnych urządzeń, o których wspomniał dyr. Jastrzębowski, ale założeniami koniecznymi będzie doprowadzenie do stanu przeładunku węgla całowagonowo.

Dzisiaj jest 5 taśmowców, reszta spoczywa na normalnych dźwigach chwytakowych, które jeszcze długo będą swoją rolę spełniały. Jest to jednak anachronizm, z którego stopniowo należy wychodzić.

Ruda. Sądzę, że te wielkie dynamiczne urządzenia nowoczesne, które istnieją dla rudy na świecie, nie są możliwe do zastosowania w naszym zespole w najbliższych latach. Te rzeczy są brane pod uwagę w Szczecinie, któryby skoncentrował gros przeładunków rudy. U nas należy wykorzystać dźwigi w sensie zdolności zaopatrywania każdego statku tak wielką ilością dźwigów, które są potrzebne do operacji przeładunkowych i posiadanie rezerwy dźwigów, żeby statki nie czekały i żeby nie było komplikacji, związanych z czekaniem i brakiem dźwigów.

Jest to kwestia organizacji i lepszego wyposażenia ilościowego w dźwigi.

W zachodniej Europie ruda jest wyładowywana normalnymi dźwigami przy użyciu dźwigów 9 do jednego statku, a my używamy 2 lub 3 dźwigi, a czasami w sezonie używamy tylko jednego dźwigu.

Założenia jakościowe eksploatacyjne w dziedzinie rudy będą dążyły do większej swobody używania dźwigów i do lepszej obsługi każdego statku przez dźwigi przeznaczone do tego celu. Inne towary masowe nie wymagają komentarzy.

Drobnica. Po trzech latach odbudowy portow ta rzecz wysunęła się na czoło i w tym roku staje się najważniejszym zagadnieniem. Wiąże się ona z magazynami portowymi 1 linii, a także z dźwigami, ale jeżeli chodzi o zagadnienie dźwigowe, to zostało ono zaspokojone, chociaż było dużo spóźnienia ze strony przemysłu i cały sezon pracowaliśmy systemem przystosowanym przez kulisów chińskich, taczkami itd.

Przemysł obecnie szybko wykończa bieżące, napływające, z dawnych zamówień dźwigi i przyjmuje nowe zamówienia, tak że nie ma obaw, żeby pod względem dźwigów dla celów przeładunkowych drobnicy, były kłopoty.

Są wielkie kłopoty w dziedzinie magazynów. Zagadnienie eksportu węgla wysunęło się na czoło i dlatego zagadnienie magazynów zostało zaniedbane. Wprawdzie szereg magazynów zostało odbudowanych i zaprojektowanych, niemniej stan ten w stosunku do potrzeb przedstawia się źle, katastrofalnie i forma przeładowywania drobnicy, specjalnie bawełny, która w tym roku wysunie się na naczelne miejsce, cukru, cementu, wymagać będzie nienormalnych wysiłków, komplikacji i układania warunków, które muszą doprowadzić do sprostania zadaniom, które przed nami staną.

Plan tegoroczny obejmuje niewiele ponad 1 milion ton, z czego musimy wywnioskować, że dziedzina ta musi ulec poprawie.

Magazyny portowe, które nie są składami portowymi, a instrumentem przeładunku, muszą być zmodernizowane. Będziemy budowali magazyny piętrowe lub wielopiętrowe. To wymaga jednak czasu i oddzielnego opracowania przechodzenia ze starych form do najnowocześniejszych.

Są dwa wyjścia: zasadniczo projektuje się budowę magazynów wielkich i w planie 1949 r. przewiduje się rozpoczęcie, zaprojektowanie czy wydatkowanie w każdym razie ogólnej ilości powierzchni magazynów '00 tysięcy m², wobec jednak stawianych postulatów przeładunkowych na rok następny, o 70% wyższych, niż obecnie w dziedzinie drobnicy i wobec zacieśniania się stosunków z Czechosłowacją, przy niedostatecznym stanie zainwestowania Szczecina musimy sięgnąć do środków zaradczych szybkich i przepracowaliśmy projekt wybudowania tak zwanych magazynów „prowizorycznych", które co prawda nie odpowiadają swej nazwie, ponieważ będą one magazynami solidnymi, mającymi być przez całe lata eksploatowane. Nie będą one jednak odpowiadały wymogom trwałej i monumentalnej budowie magazynów.

Będą one stały we wszystkich miejscach, gdzie nabrzeża istnieją i nie są dość wykorzystane i wszystkie w ciągu roku od dnia dzisiejszego będą w eksploatacji. W teczce mojej posiadam przepracowany ten problem wraz z kosztorysami i specyfikacjami, koniecznymi do uruchomienia zagadnienia rozbudowy tych magazynów. W tym zakresie odpowiadamy wymogon, jakie władze planowania centralnego przed nami stawiają. Jesteśmy przygotowani technicznie.

Koszt tych magazynów będzie niższy od normalnych i będzie stanowił niewiele ponad 6000 zł. za m² powierzchni magazynowej podczas gdy dotychczas kosztował 12.000 zł. za m².

Względy oszczędności i szybkiego otrzymania tych magazynów, celem wypełnienia zadań, jakie stoją przed nami w roku 1949, wysuną to zagadnienie do dominujących w naszym planie.

Brak akceptacji władz nadrzędnych Ministerstwa Żeglugi czy też C. U. P. wstrzymuje realizację. Jeżeli to zostanie przyjęte, możemy natychmiast przystąpić do budowy. Wszyscy prawie otrzymali przy wejściu krótkie notatki streszczające naszą sytuację w planowaniu eksploatacyjnym i inwestycyjnym i nie będę tych cyfr powtarzał. Streszczę się do stwierdzenia, że różnica, jaką stawia przed nami plan na rok 1949, to znaczy przeładunek nasz, który znajduje się gdzieś w granicach 17 a 20 milionów ton, prawdopodobnie 18,5 miliona ton, do potencjału dzisiejszego 13.200.000 ton względnie 14,5 milionów ton na ultimo rb., różnica tych 2 potencjonałów może być osiągnięta w drodze przeprowadzenia inwestycji na ogólną kwotę planu 4 miliardów zł., przy czym zespół portowy Gdańsk/Gdynia otrzymałby 3.100.000 zł.

To są nasze postulaty inwestycyjne i tych postulatów bronimy; zostały one z naszym Ministerstwem uzgodnione i będą mogły być realizowane.

Jeżeli chodzi o technikę planowania, to wymaga ona z naszej strony pewnych uwag.

Przyjęliśmy z naszej strony zasadę planowania rzeczowego z wielką radością, przyjęliśmy przesunięcie do poziomu regionalnego szerokiego wnioskowania w zakresie planowania z wielką radością. Obawiamy się jednak, że planowania rzeczowe, o ile nie nastąpią przesunięcia pewne, będą nierealne, bo terenowe postulaty nawet w stosunku do własnego resortu często się różnią, a już zawsze na skutek względów związanych z całym planowaniem ogólno-państwowym muszą ulegac pewnym dyrektywom.

Przygotowanie założeń planowych już zawczasu w stosunku do swoich pierwszych przedłożeń byłoby moze stratą czasu planistów i związanych z tym wydatków i wydaje mi się, że faza I winna odbywać się tak, jak dotychczas, a to, ze C. U. P. już obecnie w miesiącu czerwcu przeprowadził konferencję, która w naszym wypadku miała miejsce przed tym w listopadzie, pozwala przypuszczać, że będziemy wcześniej znali nasze plany ostateczne, które przepracujemy rzeczowo i damy podbudowkę cyfrową, planową i materialną.

Że są tendencje w tym kierunku, to przykład magazynów prowizorycznych może to potwierdzić, ponieważ przynagleni potrzebą jaskrawą, sami w ciągu bardzo szybkiego czasu, przez kilka tygodni zdołaliśmy to przepracować.

Na marginesie naszego planu inwestycyjnego, jako rzeczą nie ściśle z tym związaną, czuję się w obowiązku oświadczyć, że zapowiedź Ministerstwa Żeglugi na ostatniej Komisji Regionalnej R. P. o reorganizacji metod pracy w portach została już dokonana.

Nastąpiło w ciągu roku bieżącego zsocjalizowanie ośrodków pracy fizycznej przez powstanie organizacji robotniczej kierowanej przez Państwo, składającej się ze Spółki „Portorób" oraz „Portowiec". Wprowadzenie tej reformy — poza korzyściami społecznymi — dało duże korzyści gospodarcze, dające się obliczyć już w krótkim czasie. I dzisiaj mogę stwierdzić, że zarówno wydajność, jak i celowość organizacji pracy pozwoliły osiągnąć duże sukcesy.

Wydajność pracy fizycznej przy nowej organizacji w połączeniu z nowym systemem płac, opartych na akordach, została podniesiona o 100% i więcej, a jeżeli chodzi o zysk z tej pracy płynący, to aktywność bilansowa, wyrażająca się bardzo wysokimi miesięcznymi zyskami, wskazuje, na prawidłowość gospodarczą tego posunięcia.

W roku obecnym mamy problem najcięższy do rozwiązania: **problem magazynów.** Chciałbym ostrzec przed dość czasami błędnym interpretowaniem systemu obciążania magazynów przez ilość towarów, która przechodzi w ciągu roku. Mam na myśli konieczność usprawnienia portów w sensie obsługi linii regularnych, które się wiążą z podniesieniem obrotu drobnicowego i które wymagają łatwej i wygodnej obsługi magazynowej.

Jakkolwiek ciągle obecnie podnosimy przepustowość magazynów i dążymy do tego, żeby wynosiła ona 12 milionów ton rocznie mając te założenia, balibyśmy się dalszej presji na coraz to lepsze wykorzystanie pod względem ilości materiałowej kazdego metra kwadratowego, doszlibyśmy bowiem do stanu, w którym eksploatacja magazynów dominowałaby nad eksploatacją statków, nad koniecznością przesuwania statków z jednego nabrzeża na drugie, co jest droższe od najbardziej rozrzutnej gospodarki magazynowej.

Wszędzie tam, gdzie istnieją dążności do osiągnięcia oszczędności na lądzie i wodzie, zawsze pierwszeństwo należy oddać oszczędnościom na wodzie. Jeżeli za cenę dobrze eksploatowanego magazynu narażamy statki na przestoje albo nie wykorzystamy pełnej zdolności co do wyładunku lub załadunku statku, to względy lądowe muszą ustąpić względom morskim.

Oszczędności morskie są zawsze oszczędnościami dewizowymi.

Z chwilą kiedy doszliśmy do utworzenia poważnych portów drobnicowych i mamy poważne możliwości osiągnięcia uprawnień bazowych dla tych portów i zrównania się ich z liniami zachodniego kontynentu, musimy się liczyć z gospodarką, jaką będziemy musieli stosować w odniesieniu do obsługi, jakiej ten ruch będzie wymagał. Oszczędność magazynowa mogłaby nas drogo kosztować i się nie opłacać.

Jeżeli chodzi o inwestycje towarzyszące temu, to są to sprawy i zagadnienia, poruszone przez Wojewodę Zrałka, dotyczące rozwoju najbliższego zaplecza miast, Zespołu Portowego Gdańsk/Gdynia i do pewnego stopnia Sopot, a w tych miastach zagadnienie mieszkań robotniczych.

Zagadnienie to ma swoją tragiczną tradycję i zarówno gospodarzy portów okresu przedwojennego, jak i dzisiejszego, powinno okrywać rumieńcem wstydu, gdyż często nie widzimy jak dalece to wpływa na stan moralny tych, którzy pracują w portach, na ich samopoczucie społeczne i na możność stosowania wychowywania tego obywatela, blisko i trwale związanego z morzem.

Poza cyfrą siedmiu tysięcy kilkuset obywateli mieszkających źle lub wcale nie mających mieszkań, muszę wspomnieć te wszystkie osiedla w Gdyni lub pod Gdynią, które były wstydem Gdyni i polityki morskiej przed 1939 rokiem, a która nie poprawiła się dotąd. Gdybyśmy się przejechali tam, to budynki, które budowane były z desek, zbieranych w porcie lub ze skrzyń pomarańczowych, w dalszym ciągu są pomieszczeniem dla szeregu rodzin, które nie są w dalszym ciągu uważane za pozbawione mieszkań. Zrozumielibyśmy wówczas, do jakiego zagadnienia dochodzi kwestia właściwego ulokowania robotników w naszej części. Równocześnie nie było tam teatru, szkoły, które były zaplanowane urbanistycznie i które przynosiły wstyd złemu i nieudolnemu gospodarzowi.

Stąd powstała ta nieprawdopodobna, przynosząca wstyd całej dziedzinie życia społecznego sy-

tuacja co do warunków mieszkaniowych robotników.

Obecnie musimy powrócić do tego imienia, jakie w świecie dotąd posiada Gdańsk, jako wielkie, światowe, międzynarodowe miasto morskie, związane z transportem i handlem morskim i musimy prosić, żeby tendencje centralistyczne były hamowane i żeby dyspozycje przychodziły wcześniej, żeby miasto mogło się rozwijać szybciej i miało walor swego lokalnego oblicza.

System planowania obecny spowoduje pewną decentralizację dyspozycyjną. W naszym systemie gospodarczym moment założeń planowych jest tym okresem dyspozycyjnym. Jeżeli wszystkie władze samorządowe, lokalne i spółdzielcze czy inne będą miały duży głos w tym, co następnie, przeszedłszy przez filtr władz naczelnych, będzie podstawą do realizacji programu, tym lepsze warunki rozwoju zabezpieczymy naszym miastom jako element trwały. Ostateczne ustalenie terenu i statutu dla Międzynarodowych Targów Gdańskich przyczyniłoby się do rozwiązania tego zagadnienia. Problem ten budzi zastrzeżenia ze stanowiska regionalnego ludzi pracujących na morzu bezpośrednio. Utworzenie tych targów i nadanie im właściwego statutu ma duże znaczenie i stanowiłoby ważny czynnik w dalszym naszym rozwoju.

W następnym numerze —
Prezes CUP-u
Dr Tadeusz Dietrich
o roli
Portów i Wybrzeża
w Gospodarce Krajowej—

Inż. WITOLD URBANOWICZ

Stocznie Polskie w planie inwestycyjnym na rok 1949

Przemysł Wybrzeża w swej przeważającej części ma charakter specyficzny, jaki nadaje mu przemożny wpływ czynnika morza, który tu kształtuje wszelkie przejawy życia. Mamy tu jedyny w Polsce ośrodek wielkiego przemysłu okrętowego, który z natury swej związany jest niepodzielnie ze wszystkim, co nazywamy morską Polską; mamy również szereg wytwórni przemysłu metalowego, które w większości też pracują dla potrzeb żeglugi, rybołówstwa i portów, co wiąże je ściśle z tym specjalnym terenem.

Pytanie, czy port i miasto portowe winny być uprzemysłowione, otrzymało już tylokrotnie swą twierdzącą odpowiedź, że przyjmujemy to jako kwestię zdecydowaną, lecz wypada podkreślić szczególne znaczenie stoczni dla żeglugi i portu.

Jest ono niewątpliwie olbrzymie i obejmuje zarówno kwestię budowy nowej floty handlowej jak i jej renowację i stałe utrzymanie jej stanu technicznego i gotowości do pracy. Flota jest instrumentem skomplikowanym i precyzyjnym, wymagającym stałej opieki, a stocznia jest jego bazą techniczną i jedną z głównych podstaw rozwojowych.

Z kolei przejść wypada do kapitalnego zagadnienia przyszłości Polski na morzu — do rozbudowy floty handlowej i związanego z nią planu budowy nowego tonażu dalekomorskiego.

Potrzeba tego planu już oddawna była paląca. Zarówno towarzystwa żeglugowe eksploatujące polskie okręty handlowe, jak i stocznie odczuwają brak zakreślonych granic rozwojowych i sprecyzowanych zadań na lata najbliższe. Zwłaszcza przemysł stoczniowy pracujący w dłuższym cyklu produkcyjnym, stoi wobec tylu czynników zewnętrznych, wpływających na ciągłość jego pracy, że brak planu długofalowego, byłby równoznaczny z wegetacją stoczni, uzależnionych od chaotycznych i fragmentarycznych wahań chwilowych potrzeb nielicznych instytucyj morskich.

Konieczność planowania swej pracy jest dziś zresztą powszechna w przemyśle okrętowym całego świata, do czego zmusza przede wszystkim trudna sytuacja dostaw materiałów i maszyn. Długie — przeciętnie dwuletnie terminy dostaw urządzeń maszynowych dla okrętów zmuszają do nader wczesnego zapewniania ich sobie, co z kolei prowadzi do planowania pracy na dłuższą metę, niż zazwyczaj to czyniły stocznie zagraniczne.

Pogoń za zaopatrzeniem i jego braki, powoduje wstrząsy na rynku, zmuszając rządy krajów do uchwycenia produkcji materiałów kluczowych w ramy reglamentacji i planowości.

Nasz przemysł stoczniowy znajduje się pod tym względem w warunkach trudniejszych, jako początkujący i nie mający jeszcze dostatecznego oparcia w dostawach krajowych, przeto plan, obejmujący całość potrzeb floty dalekomorskiej, rybackiej i taboru portowego jest nieodzowny z następujących względów:

1) dla ustalenia zakresu doinwestowania stoczni, zależnie od postawionych im zadań;
2) dla rozwoju zaplecza dostaw, a szczególnie dla ustalenia zakresu dostaw przemysłu maszynowego;
3) dla celowego wykorzystania szczupłych kadr fachowych, i ustalenie zakresu rozwoju tych kadr.

Wiążą się z tym dalsze problemy socjalno-mieszkaniowe i inne, poza stroną finansową zagadnienia.

Opracowanie kompletnego planu rozbudowy floty jest zadaniem zbyt skomplikowanym, aby mogło ono być wykonane w krótkim czasie. Cyfry końcowe planu, które winny objąć ilość, rodzaj i tonaż nowych okrętów, muszą być wynikiem rozległych rozważań, począwszy od obliczeń, bazowanych na szerokich studiach koniunktur gospodarczych i żeglugowych kraju i właściwych terenów międzynarodowych, a skończywszy chociażby na produkcji kadr przez Szkoły Morskie, aby móc w ogóle uruchomić nowe okręty (kwestia znalezienia 60 — 80 doświadczonych kapitanów i około

400 oficerów w ciągu 6 — 8 lat napewno nie jest łatwa).

Dopiero więc na szczycie całej piramidy różnorodnych studiów i obliczeń ukazać się mogą owe poszukiwane cyfry tonażu floty i ilości jednostek. Praca ta jest oczywiście pracą całych zespołów ludzi i wymaga czasu, aby całość nie była pozbawiona właściwego ciężaru gatunkowego

Tak wyobrażamy sobie przyszły plan rozbudowy floty, który musi być podstawą państwowego programu morskiego. Plan taki będzie przygotowany przez Ministerstwo Żeglugi, jak to zapowiedział p. minister Żeglugi na uroczystości położenia stępki pierwszego nowego statku w dniu 3 kwietnia.

Dlatego część planu, którą ostatnio od naszych władz otrzymaliśmy, obejmującą flotę dalekomorską, uważać musimy za studium ramowe, które ulec musi wielu zmianom po uwzględnieniu dalszych potrzeb morskich, oraz ich właściwej hierarchii w czasie.

Dla obu tych instytucji plan ten jest oczywiście przedmiotem najżywszego zainteresowania — dotyka on wręcz najżywotniejszej substancji ich pracy i sensu ich istnienia.

Dziś otrzymany przez czas człon główny tego planu wystarczy jednak do rozwinięcia z kolei u nas długofalowego planowania produkcji i doiwestowania. Pewne cyfry globalne, choć mogą ulec zmianom, dają nam już możność wyciągnięcia wielu wniosków i przewidywań w zasięgu naszych zainteresowań i kłopotów.

Zanim do tego przejdę, pragnę podać główne wytyczne i cyfry, które określają postawione stoczniom zadania na lata 1948 — 1955.

Ta część planu została opracowana przy założeniu volumenu przeładunków w portach w ostatnich latach w wysokości 32 miliony ton rocznie, w czym 87% wynoszą ładunki masowe. Następne założenie określa udział floty polskiej w tych obrotach w granicach 13 — 15%.

Plan ten zmierza do stworzenia floty o globalnej nośności około 600.000 ton, co oznacza wzrost o przeszło 200% stanu obecnego. Oto jest program inwestycyjny instytucyj żeglugowych pod łączną administracją Tow. „Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe“. Flota ta, typu instrumentalnego, będzie mogła zapewnić możliwości interwencyjne zwłaszcza w swym członie żeglugi trampowej i zabezpieczy podstawową obsługę portów w liniach regularnych.

O korzyściach jej posiadania nie trzeba się rozwodzić, gdyż wystarczy, że według obliczeń GALu, oszczędności frachtowe w dewizach, które wzrastać będą stopniowo wraz z wykonaniem planu, **pokryją koszty jego wykonania w okresie 5 — 6 lat po zakończeniu budowy zamierzonych 80 jednostek.** Jest to argument kapitalny, stawiający potrzebę rozbudowy floty, a zatym i silnego przemysłu okrętowego poza wszelką wątpliwością.

Z kolei rozpatrzymy zamierzony skład dalekomorskiej floty handlowej. Plan przewiduje 9 typów statków, co jeszcze ulegnie pewnym zmianom, zależnie od bliższego rozpatrzenia potrzeb żeglugi. Ilość parowców wynosi 60% całości, które obejmuje 80 jednostek. Natomiast pod względem tonażu d.w. czyli nośności, parowce mają 50%. Tłumaczy się to tym, że parowce — głównie węglowce — to jednostki mniejsze i o bliższym zasięgu, natomiast motorowce są przeważnie oceaniczne i naogół jednostki duże.

Eksport węgla wywarł oczywiście swe piętno na planie, gdyż mamy w nim 42 czyste węglowce, co stanowi 52,5%. Są to węglowce trzech typów: 6 rudowęglowców po 2500 tdw., które są już w budowie, 24 węglowce po 3200 tdw — jest to typ istniejącego s/s „Kolno“, oraz 12 węglowców po 4800 tdw.

Widzimy tu również, że plan idzie w kierunku seryjnej budowy okrętów w dużych seriach przy ograniczonej ilości odmiennych typów statków. Jest to duża korzyść takiego planu i stocznie odpowiednio postawią swe zasady fabrykacji.

Pod względem napędu plan przewiduje przewagę parowców opalanych węglem, co wiąże się z posiadaniem paliwa, ale jest też spora ilość motorowców dla dalszego zasięgu.

Wykonanie tego poważnego programu nastąpić ma niemal całkowicie w oparciu o krajowy przemysł okrętowy. Jedynie statki do przewozu ładunków płynnych (tankowce) przewidziane są do nabycia zagranicą, gdyż jest to odrębny rodzaj statków, w którym specjalizują się poszczególne stocznie.

Uplasowanie tego planu w określonym czasie prowadzi do ustalenia zdolności produkcyjnej stoczni i ich przepustowości, którą ogranicza ilość, rozmiar, stan posiadanych pochylni. Rozwój zdolności produkcyjnej stoczni uzależniony jest oczywiście od wielu czynników jeszcze, z problemem doinwestowania i kadr fachowych na czele, lecz przyjmując w planowaniu długofalowym, że w tym względzie odpowiedni poziom będzie osiągnięty, napotykamy kryterium limitujące — jakimi są pochylnie, przez które każdy statek przyjść musi. Montaż kadłuba trwa szereg miesięcy i może być stosunkowo niewiele skrócony przez dostępne nam ulepszenia urządzeń i metod fabrykacji. Dlatego harmonogram rozbudowy floty uwzględnia nader stopniowy wzrost zdolności produkcyjnej stoczni do jej górnej granicy 65 — 70 tys. ton dw. rocznie, co przypada na rok 1954.

Orientacyjne zestawienie planowanej produkcji nowego tonażu w latach planu podaję w tabelce, która uwzględnia tonaż dw. statków wodowanych, oraz ilość i tonaż oddanych do eksploatacji po wykończeniu.

Rok	Tonaż dw. do wodowania	Statki gotowe ilość	Statki gotowe tonaż dw.
1946	22.600	11	53.200
1948	5.000	—	—
1949	18.450	4	10.000
1950	24.950	10	16.700
1951	30.600	6	21.700
1952	43.400	12	49.800
1953	56.700	12	58.000
1954	63.700	11	47.100
1955	57.100	14	66.000
Razem:	322.500	80	322.500

Jak już zaznaczyłem, cyfry te mogą ulec zmianom po wprowadzeniu dalszych jednostek żeglugi przybrzeżnej, rybołówstwa i taboru portowego.

Wykonanie tego planu zostało zapoczątkowane w roku bieżącym. Na pochylniach Stoczni Gdańskiej rosną kadłuby trzech pierwszych rudowęglowców po 2.500 tdw. Stępka czwartego

będzie położona 1 lipca. Montaż kadłubów postępuje stale i spodziewać się należy, że dwa pierwsze będą w końcu roku wodowane. Na opróżnione przez nie miejsce na pochylniach stanie zaraz piąty i szósty statek

To są widoczne już wyniki długiego okresu przygotowań i pracy, niewidocznej dla ogółu, nad zorganizowaniem dostaw stali okrętowej i jej odbioru na hutach, prac organizacyjnych i wielu innych, które trwały nawet lata.

Dziś praca przygotowawcza stoczni nie ustaje ani na chwilę, nawet zyskuje na rozmachu. Jest to praca przygotowawcza do budowy szeregu nowych typów statków, których budowę na pochylni widzimy w latach 1949 i 1950.

Już dziś właściwie toczy się ich budowa, gdyż już zdobywamy materiał i maszyny dla nich, a równocześnie są w opracowaniu projekty i setki rysunków wykonawczych.

Praca konstruktorów jest również czynnikiem, który z uwagi na szczupłość sił fachowych, limituje możliwości stoczni. Daje się to nam codziennie we znaki, lecz plan czekać nie może — projekty muszą być we właściwym czasie przygotowane. Dyrekcja Zjednoczenia Stoczni Polskich poszła tu odrazu trzema drogami:

1. Własne Biuro Konstrukcyjne opracowuje szereg projektów, ile tylko dziś objąć może. Mamy więc w robocie węglowiec 4800 tdw, trawler rybacki, luger rybacki i szereg zadań przebudowy i odbudowy wraków.
2. Dalszych projektów dostarczy nam nawiązana ze stoczniami zagranicznymi współpraca techniczna. Obecnie otrzymujemy rysunki wykonawcze budowanego rudowęglowca ze stoczni francuskiej A. Normanda. Równocześnie funkcjonuje umowa ze stocznią włoską Ansaldo, gdzie są w opracowaniu projekty motorowców po 650 i 7300 tdw. Do stoczni tej wyruszy wkrótce ekipa konstruktorów, która będzie przez czas dłuższy współpracować w wykonaniu rysunków warsztatowych do tych statków, zdobywając cenną praktykę.
3. Trzecia droga ,to wykorzystanie istniejących kompletów rysunków odpowiednich jednostek. W ten sposób nabywamy rysunki do dwóch motorowców typu „Lewant II“ od stoczni belgijskiej, która budowała te statki dla Polski przed wojną, lecz nie zostały one już przejęte. Na podobnej podstawie będziemy zapewne budować dużą serię węglowców po 3200 tdw. typu „Kolno“.

Przechodząc do zaplanowanej na rok przyszły produkcji, podkreślić należy przede wszystkim poważne jej przesunięcie w kierunku budowy nowych jednostek. W roku bieżącym zamierzamy wodować 5000 t. dw. — w przyszłym 18.5 tysiąca, a więc przeszło trzykrotnie więcej,

Tak więc w budowie nowych jednostek wykończymy w roku 1949 cztery z sześciu rudowęglowców. Dalej zbudujemy i wodujemy kadłub dużego trawlera dla „Dalmoru“ Będzie to szybki statek z tranownią i chłodnią o napędzie parowym.

Wodujemy również 2 kadłuby nowoczesnych motorowców dla GALu po 4.000 t.dw. dla linii lewantyjskiej, oraz rozpoczniemy na pochylniach budowę pięciu motorowców do drobnicy po 650 t. dw. Ta największa część produkcji roku 1949 pochłonie ponad 3,9 miliona roboczogodzin, czyli ponad 44% całości planu produkcyjnego

Następnym dużym odcinkiem pracy stoczni jest remont okrętów, który pochłonie ponad 2.4 miliona roboczogodzin czyli 27% całości. Jest to praca o szczególnym znaczeniu dla ciągłości codziennej, żmudnej pracy naszej floty. Dziś już prawie nie ma dużej czy małej jednostki pływającej, którąby nie przeszła przez stocznie lub nie została przez nie odbudowana z zatopionego wraku. Mamy tu niemały dorobek w remontach statków zagranicznych.

W produkcji pazaokrętowej przewidziano na rok 1949:

560 tysięcy roboczogodzin na budowę i remont kotłów. Nowe kotły dla rudowęglowców są w tym zawarte.

550 tysięcy roboczogodzin na budowę konstrukcji stalowych, w tym dźwigi dla portu i stoczni oraz mosty.

500 tysięcy roboczogodzin na budowę i remont taboru kołowego. Tu będzie seria 30 nowych tramwajów, remont wagonów osobowych i towarowych.

850 tysięcy roboczogodzin na różną obróbkę mechaniczną i odlewy.

Całość planu opiewa na 8,9 miliona roboczogodzin o wartości produkcji ponad 3,8 miliarda złotych.

W porównaniu z rokiem bieżącym stanowi to wzrost o 22% ilości roboczogodzin.

Jest to potężny plan produkcji dla nowej w Polsce dziedziny przemysłowej, której ewolucja musi walczyć z wieloma trudnościami nie tylko natury wewnętrzno-organizacyjnej, lecz i wynikających z braku tradycji, oraz podstaw zaopatrzenia w kraju w większości materiałów i produktów, gotowych, począwszy od maszyn. Przemysł krajowy nie jest nastawiony na fabrykację wyrobów typu morskiego i dość opornie daje się w to wciągnąć. Dziś stocznie nie mogą liczyć na krajowe dostawy maszyn tak długo, aż nie nastąpi konkretne i efektywne uruchomienie tej produkcji w Elblągu.

Dziś stocznie stoją wobec wręcz katastrofalnego braku sprężonego powietrza z braku sprężarek, co może spowodować ciężkie skutki dla wszelkich planowań. Szereg instalacyj elektrycznych ,zwłaszcza przy największych naszych pochylniach, jest zlepkiem różnych typów i napięć, przy czym poważnie zniszczone, a przecież na tych pochylniach w roku przyszłym staną już nowe kadłuby.

Krótko mówiąc, to wszystko, czym stocznie dziś rozporządzają nie jest w większości odpowiednie i dostateczne do wykonania programu rozbudowy floty. Przemysł okrętowy nie został przez nas odziedziczony — **trzeba go zbudować, żeby go wogóle mieć.** Musi on być potraktowany na odcinku inwestycyjnym na odmiennej płaszczyźnie niż normalny szablon. Tak robiły niemal wszystkie państwa już w zeszłym wieku, by stać się mocnymi partnerami na szlakach żeglugowych świata. Prze-

mysł ten wymaga dużych wkładów, a wzrasta i krzepnie powoli — zato staje sie on tak mocną bazą rozwojowa ekspansji morskiej, że wkłady te idą na ufundowanie siły Państwa i Narodu w najczystszym znaczeniu tego pojęcia.

W chwili obecnej zakreślamy stoczniom rozmiary ich pracy na lat osiem i dlatego niezmiernie ważna jest kwestia uzbrojenia ich we wszystko, co jest nieodzowne, lecz wkłady z tym związane nie moga być rozłożone w tym okresie czasu w sposób dowolny. Mówiac o planie inwestycyjnym nie mamy też na myśli tylko roku 1949, bowiem już dziś musimy otrzymać urzadzenia, których funkcja trwać bedzie długie lata dalsze. Jeżeli dziś pochylnie musimy uzbroić w kilkanaście dźwigów, to nie może to obciażyć tylko roku 1949, aczkolwiek wiekszość z nich potrzebna nam bedzie już w tym właśnie roku. Takich inwestycyj musimy w tym roku wykonać dużo, stwarzajac nowy zupełnie potencjał produkcyjny stoczni na lata przyszłe.

Jeżeli wykonanie tego dziś bedzie niemożliwe z braku środków to nie naruszymy może zbyt dotkliwie produkcji roku 49-go, lecz **załamiemy zdecydowanie plan dalszych lat** i wytracimy stocznie polskie z udziału w całości rozbudowy spraw morskich.

Jakież są podstawowe cyfry planu inwestycyjnego stoczni? Całość opiewa na sumę 1.163 miliony złotych z kredytów Min. Żeglugi, do czego osobno 650 mil. zł. na budownictwo mieszkalne z kredytów Min. Odbudowy.

Niezależnie od tego plan przewiduje sumę 483 mil. zł. i 50 mil. na budownictwa dla stoczni Szczecińskiej. Zagadnienie tej stoczni wysuwa się na czoło w związku z współpracą gospodarczą z Czechosłowacją oraz wzmagającym się eksportem węgla. Rozwój portu wymaga istnienia bazy remontowej, której uruchomienie na zdewastowanych terenach stoczniowych Szczecina wymaga poważniejszych wkładów mimo stopniowej rozbudowy. Stocznia ta ponadto otrzymać musi dok pływajacy, który musimy nabyć lub zbudować.

Wracając do regionu naszego, w którym znajduje się czołowy ośrodek stoczniowy, widzimy, że plan inwestycyjny obejmuje sumę 825 mil. zł. czyli 71% całości na urządzenia techniczne. Reszta przypada na inwestycje różne (338 mil. — 29%). Główny człon tych 71% planu inwestycyjnego stanowi odbudowa potencjału stoczni przez zakup i remont kapitalny obrabiarek i urzadzeń warsztatowych, oraz narzedzi i instalacyj energetycznych i centralnych. Suma ogólna preliminowana na ten najważniejszy dział wynosi 805 mil. zł. czyli 69% planu. Ta cyfra wskazuje, że chodzi tu o bezpośrednie środki wytwarzania o te konieczne narzedzie, które musi być włożone w reke stoczniowca, jeśli cały nasz plan rozbudowy floty nie ma pozostać tworem papierowym.

Musimy zakupić **5 spreżarek, ponad 100 spawarek elektrycznych i 234 różne obrabiarki do metali i drzewa, w czym 42 specjalne okrętowe.**

Musimy wyremontować 61 różnych obrabiarek i maszyn. Zakupimy i wykonamy wiele niezbednych urzadzeń warsztatowych, jak stoły do maszyn, spawalnicze, stojaki do kotłów, szafki itd.

Musimy zakupić **300 szt. różnych narzędzi pneumatycznych i elektrycznych, 80 kompletów palników do spawania, 10.000 mtr. weży do sprężonego powietrza i 8.000 m. węży do tlenu i acetylenu.** To jest w wiekszości przeznaczone dla pracy na pochylniach i stanowi normalne wyposażenie stoczni, która wogóle ma funkcjonować.

A teraz urzedzenia kapitalne, o których stanie już wspominałem. Jest tu przede wszystkim remont i uzupełnienie torów ślizgowych na pochylniach, które dotychczas czekały, porastając trawą.

Dalej musimy rozpocząć budowe zaplanowanych 34 dźwigów i suwnic, z czego kilka najwiekszych stanie przy pochylniach. Mamy przed soba niezbędne remonty stacyj spreżarek, katłowni i sieci centralnego ogrzewania w wielu halach, sieci kablowej i instalacyj światła i siły, montaż acetylenowni i przebudowę tlenowni.

Musimy w roku przyszłym wykończyć remont doku, który niebawem podniesiemy z dna.

Przechodząc do owej mniejszej części preliminarza w wysokości 29% całego planu trafiamy odrazu na dwa duże zagadnienia: szkolnictwa zawodowego i bezpieczeństwa i higieny pracy.

Wiemy wszyscy, że kadry fachowe stoczniowców są niedostateczne, lecz napewno za mało zdajemy sobie sprawę w jak silnym stopniu to zagadnienie warunkuje wykonanie planu rozbudowy floty. Dziś możnaby twierdzić, że przepustowość stoczni głównie od tego zależy i to jest główna obawa kierownictwa stoczni. Cały plan rozbudowy floty wyglada inaczej, jeżeli zmienimy na lepsze wydajność pracy człowieka. **A to zawsze wymaga czasu.**

Mamy czynne Gimnazjum Mechaniczno-Okretowe w Gdańsku i Szkołe Zawodowa w Gdyni. Uruchamiamy szereg kursów i szkołe dokształcajaca. To wszystko musi być wyposażone w narzędzia, obrabiarki i pomoce dziś.

To jest zarys całości potrzeb stoczni i potrzeb człowieka w planie na rok 49-ty, lecz wiaże się z tym jeszcze jedna kapitalna potrzeba człowieka—to mieszkanie. Temat ten przewija się przez wszystkie plany wybrzeża centralngeo, lecz gdzie może on być tak bezpośrednio aktualny i jaskrawy, jak nie w najwiekszym i najcieższym przemyśle wybrzeża? Przemysł okretowy to pojecie u nas nowe i nie ma ono dla robotnika sensu przyciągającego, jeżeli nie będzie atrakcyjne ze strony warunków bytu. Natura przemysłu okrętowego wymaga stałości zatrudnienia człowieka. Ideałem jest tu przekazywanie pracy z ojca na syna i tak jest niemal od wieków w starych ośrodkach budownictwa okrętowego.

Oczywistym warunkiem jest tu osiedlenie się i wrośnięcie w teren. Dziś ten warunek nie jest właściwie możliwy do spełnienia, lecz jeżeli chcemy w przyszłości to osiągnąć, to sprawa

budownictwa mieszkaniowego dla stoczni musi być zdecydowanie postawiona. Jeżeli stocznie same tego nie ujmą w program swych prac, to nikt im tego nie zapewni we właściwym czasie.

Dlatego wstawiamy do planu sumę 650 mil. złotych na budownictwo mieszkań.

Ten przegląd spraw przemysłu okrętowego, zawierający zarys zadań wynikających z planu rozbudowy floty, następnie zakres możliwości produkcyjnych stoczni i wreszcie związany z tym preliminarz inwestycyj roku 1949, należałoby uzupełnić życzeniem, by sprawy te poza czysto kalkulacyjnym i racjonalnym ujęciem, zapadły nam gdzieś głębiej, niż w regiony rozumu i świadomości.

Trzeba zdać sobie sprawę z tego, że po raz pierwszy w historii mamy te stocznie, że tego nigdy nie było i nie można było nawet marzyć o takim zakresie możliwości, że to jest właśnie ta bodaj najmocniejsza nasza pozycja na brzegu Bałtyku, bo ona daje nam instrument do zdobycia dalszych — flotę.

To wszystko musi wzbudzić jakieś szczególne uczucie poza suchą świadomością korzyści. I gdyby nawet owa sucha kalkulacja miała zaprzeczać racji rozwoju naszych stoczni, to niech zwycięży i decyduje owo uczucie ambicji narodowej, która prowadzi o wiele dalej od wszelkich kalkulacji.

Mgr JÓZEF SZELĄGIEWICZ

Rybołówstwo i obrót rybą morską w planie na 1949 r.

Plan inwestycyjny na rok 1949 w rybołówstwie, tej niezmiernie ważnej gałęzi gospodarki narodowej, posiada z jednej strony cechę zakończenia pewnego cyklu prac podjętych w trzyletnim planie gospodarczym, będąc jednocześnie rokiem wstępnym do planu długofalowego.

Okres dotychczasowy, był w rybołówstwie, mimo ogromnych osiągnięć gospodarczych, o których słyszeliśmy we wczorajszym referacie Dyr. Skotnickiego, okresem realizacji planów wycinkowych, kładzeniem nacisku na bezpośrednie, doraźne usuwanie zniszczeń wojennych, na bezpośrednie zaspokojenie wielkich potrzeb aprowizacyjnych, skutkiem czego koncepcja całości rozwoju tej dziedziny gospodarzenia naszego na morzu uległa zaciemnieniu i prawidłowe powiązanie elemenów składowych było utrudnione.

Rzecz prosta, że start Stoczni Rybackich z punktu zerowego w taborze i postawienie do dyspozycji rybaków w okresie trzech lat 220 kutrów i ponad 1.500 łodzi odremontowanych i nowych, i wykonywanie napraw i budowy w terminach zakreślonych, a nawet wcześniejszych, świadczy o ogromnej ofiarnej pracy zespołu robotników i fachowców umysłowych naszych Stoczni Rybackich.

Fakt posiadania przez nas 27 trawlerów, w stanie zdatnym do użytku i eksploatowanym przez sektor uspołeczniony, przedstawia nasz wielki dorobek w rybołówstwie dalekomorskim.

Ponad 4.000 przeszkolonych rybaków przy stanie 400 w lipcu 1945 r. jest namacalnym dowodem pracy aparatu administracyjnego i szkoleniowego, i jest wielkim wkładem w akcję osadnictwa i ożywienia martwych osiedli nadbrzeżnych.

Wyłowienie w okresie trzyletnim do dnia 1 maja 1948 r. przez słabo wyszkolonych rybaków 84,7 tysięcy ton ryby o wartości, licząc po cenie płaconej rybakowi, ponad 2,5 miliarda zł i doniesienie tej ryby do konsumenta krajowego i zagranicznego, jest osiągnięciem bezsprzecznie wielkim, tym wiekszym, że dopiero dziś wchodzimy w okres planowania, tzn. powiązania funkcji wszystkich odcinków życia rybackiego i jak najściślejszego ich zgrania.

Powiązania tego nie było, bo ryba morska była u konsumenta za droga i budziła poważne zastrzeżenia pod względem zdatności do spożycia i higieny, bo dostarczenie jej było utrudnione, gdyż flotylla kutrowa w 60% była nierentowna z uwagi na zły stan motorów, bo flotylla dalekomorska składa sie ze statków nieekonomicznych w eksploatacji, przy czym jest obsługiwana przez załogi obce, bo eksploatowaliśmy dotąd tylko oba Zalewy i głębię Gdańską.

Plan roku 1948, typujący na pierwsze miejsce sprawę zaopatrzenia rybołówstwa w nowoczesną flotyllę kutrową i stawiający realnie sprawę budowy właściwej dalekomorskiej flotylli rybackiej, oraz zapoczątkowujący budowę na dużą skalę aparatu retencyjnego w rybołówstwie w postaci chłodni, zamrażalni, fabryk mączki rybnej itp., stworzył platformę dla planu rzeczowego i finansowego na rok 1949.

Plan roku 1949 opiera się na następujących przesłankach:

1) Eksploatacją kutrową musimy objąć cały Bałtyk wraz z cieśninami duńskimi.

2) Rok 1949 musi być ostatnim, w którym wydajemy dewizy na zakup śledzia i szprota z zagranicy. Nasza własna flotylla dalekomorska musi zastąpić import i umożliwić eksport na rynki zagraniczne.

3) Jak najściślejsze powiązanie aparatu rozprowadzającego rybę z aparatem połowów i stworzenie dystrybutorom odpowiednich warunków na bezpośrednie składowanie ryby i częściową obróbkę surowca w portach, warunkuje rozwiązanie zagadnienia połowów i konsumcji.

4) Unowocześnienie techniki we wszystkich działach pracy rybackiej, umożliwi oszczędność: pracy, czasu i pieniądza.

5) Człowiek w rybołówstwie musi przejść intensywne przeszkolenie fachowe, otrzymać najlepsze narzędzia pracy, warunki bytowania odpowiednie do wielkiego wkładu pracy w gospodarkę narodowa. Człowiek ten musi być właściwie wykorzystany, człowiek ten musi się duchowo zespolić z ziemią, na której mieszka, musi być wychowany w duchu demokracji ludowej.

6) Na wszystkich odcinkach pracy w rybołówstwie musi na-

stąpić pogłębienie zasad uspołecznionego gospodarzenia.

Wychodząc z założenia, uzasadnionego danymi statystycznymi z lat kilkudziesięciu i badaniami naukowymi, że z Bałtyku i cieśnin, bez obawy przełowienia, może rybołówstwo nasze wyłowić ponad 80 tysięcy ton ryby, zaplanowaliśmy wykończenie rozpoczętych w 1948 roku i budowę nowoczesnych jednostek kutrowych drewnianych i stalowych oraz remont generalny 25 kutrów, wymianę motorów i zaopatrzenie w sprzęt techniczny, co z już istniejącymi jednostkami stworzy właściwą nowoczesną, technicznie wysoko postawioną flotyllę bałtycką. Środki finansowe na ten cel zamykają się sumą 495,5 mil. złotych.

Ponieważ rybołówstwo bałtyckie dostarczy nam ca 1/3 potrzebnej ilości ryby, musimy brakujących 2/3 szukać poza Bałtykiem, tzn. przygotować odpowiednią flotyllę dalszą, dalekomorską. Przeróbka i generalne remonty trawlerów, odbudowa 2 lugrów, dokończenie budowy nowoczesnego trawlera o wyporności 500 BRT oraz budowa drugiego bliźniaczego i dokończenie budowy z 1948 r. nowoczesnych stalowych i mieszanej konstrukcji 10 kutrów 28-metrowych, stworzy właściwą podstawę pod rozbudowę rybołówstwa dalekomorskiego, dającego gwarancje zaspokojenia potrzeb wewnętrznych i duże możliwości eksportowe, tak ryb cennych, jak i śledzia i szprota. Globalna suma środków kredytowych, na ten cel przewidzianych, wynosi 475 mil. zł.

Wykonanie planu w zakresie budownictwa taboru i stałej jego konserwacji. uwarunkowane jest posiadaniem odpowiednich stoczni. Duże statki rybackie mogą obecnie budować tylko Zjednoczone Stocznie Polskie. Budownictwo mniejszych jednostek i konserwacji całej flotylli rybackiej spada na Stocznie Rybackie.

Z. S. P., przeciążone pracą przy budowie statków żeglugowych, nie są w stanie prowadzić budowy małych statków, ani w przyszłości remontów jakichkolwiek jednostek rybackich. Już dziś nie mogą one dotrzymać terminów powierzonej budowy.

Stocznie Rybackie w Gdyni, Ustce i Świnoujściu muszą być przygotowane nie tylko do produkcji drewnianej, ale będą przestawione na budownictwo konstrukcji mieszanej i stalowej — odciążając Z. S. P.

Postulat ten został uwzględniony w planie roku 1949, gdzie na modernizację i przestawienie warsztatów stoczniowych rybackich przewidziano 65,5 mil. złotych.

„Wąskim gardłem“ w rybołówstwie był i jest do dnia dzisiejszego **brak urządzeń retencyjnych** — chłodni, zamrażalni, fileciarni, solarni, fabryk mączki, wytapialni tranu, garbarni skór rybich itp.

Powtarzające się corocznie kryzysy w rozprowadzaniu ryby i związane z tym wstrzymywanie połowów w okresie letnim, tzn. w okresie największych możliwości łownych, tradycyjnie zapisujemy na karb aparatu rozprowadzającego rybę, w pierwszym rzędzie obciążając odpowiedzialnością za kryzysy aparat uspołeczniony w postaci Centrali Rybnej.

Jest to nieporozumienie i wydawanie zbyt pochopnych sądów, jest wysoce krzywdzące i niesłuszne.

Słusznym jest twierdzenie, że aparat handlowy jest jeszcze niedoskonały, ale również słusznym jest wyprowadzenie wniosku, że żaden aparat handlowy na świecie nie był w tak trudnych warunkach, jak u nas w rybołówstwie. Nawet posiadając nieograniczone możliwości finansowe i transportowe nie można wymagać przerzucenia w najgorszym, bo w gorącym okresie. kilkudziesięciu tysięcy ton, psującej się z godziny na godzinę ryby na zaplecze wtedy, kiedy dysponuje się jedyną chłodnią o możliwości przepustowej kilkuset ton w tym samym czasie. Jako przykład wielkiej pracy może posłużyć fakt, że w okresie 5-ciu miesięcy, na 15 tys. ton złowionej ryby, w stanie świeżym wyeksportowano 7 tys. ton.

Można zupełnie śmiało powiedzieć, że Centrala Rybna i pozostały aparat dystrybucyjny wykonywały pracę ponad możliwości i wykonały ją w zasadzie dobrze.

Chłodnictwo nie mogliśmy rozwinąć w okresie poprzednim, gdyż sprzęt techniczny należało zdobyć poza krajem, a terminy dostaw liczą się na lata.

Rok 1949 jest na tym odcinku przełomowym.

Zaplanowane chłodnie, magazyny, fileciarnie, fabryki lodu i fabryki mączki w Gdyni, Gdańsku, Władysławowie, Ustce, Kołobrzegu, Darłowie, Szczecinie, Świnoujściu i w mniejszych portach rybackich, zostaną oddane do użytku w roku 1949 i 1950. Będzie to wykonanie najważniejszego odcinka pracy rybackiej — technicznego przygotowania i zabezpieczenia ryby przed zepsuciem, i postawienie jej do dyspozycji handlowi i przemysłowi przetwórczemu w stanie należytym. Umożliwi to racjonalny rozdział ryby w czasie. Konsument będzie otrzymywał rybę przez cały rok i to rybę przygotowaną do spożycia, pozbawioną skóry, łba i kośćca, który obciąża transport, stwarza dodatkowy wydatek w budżecie konsumenta i marnuje się bezużytecznie. Wtedy dopiero będzie można mówić o polityce wyżywieniowej i dystrybucyjnej, o rentowności połowów, polityce cen itd. Tu dodam, że konsumcja obecna przekroczyła normę przedwojenną.

Ogromne to zadanie będzie w większości zrealizowane w roku 1949 do 1950.

Potrzeby finansowe są tu bardzo wielkie. Gros wydatków rybołówstwa w planie finansowym 1949, to chłodnictwo. Jest to wydatek prawie jednorazowy, niemniej suma 1.250 mil. mówi sama za siebie.

Nasze inwestycje we flotylli i chłodnictwie zbiegają się i harmonijnie wiążą z inwestycjami zaplanowanymi przez uspołecznioną dystrybucję i przetwórstwo.

Cetrala Rybna, przekształcająca się z aparatu państwowego handlowego w aparat handlowo-przetwórczy spółdzielczo-państwowy, wystąpiła z planem rzeczowym i finansowym. Plan ten przewiduje budowę magazynów chłodzonych na zapleczu, rozbudowę nowoczesnych sklepów

rybnych, zainstalowanie w ośrodkach o dużym skupieniu ludności robotniczej smażalni ryb, zakup taboru transportowego chłodzonego i zwykłego, unowocześnienie przetwórni rybnych, przejmowanych od P. Z. P. K., budowę warsztatów transportowo-chłodniczych i budownictwo mieszkaniowe i administracyjne.

Globalna suma potrzebnych środków finansowych przekracza 1 miliard złotych.

Wykonanie tego planu, w powiązaniu z wykonaniem planu rybackiego, da w konsekwencji zamkniętą całość gospodarczą odcinka rybnego.

Już samo rozmieszczenie chłodni i innych pomieszczeń na rybę mówi wyraźnie o realizowaniu tezy prawidłowego wykorzystania bogactw morza.

Za chłodniami podąży tabor rybacki, rybak i aparat usługowy.

Tworzą się dwie zasadnicze bazy rybackie — Gdynia-Gdańsk i Świnoujście z tym, że przestrzeń między nimi zostanie również jak najbardziej wykorzystana.

Świnoujście — nowopowstająca baza rybacka, leżąca najbliżej łowisk Morza Północnego, Kattegatu i Skagerraku, stanie się w najbliższej przysłości baza rybołówstwa dalekomorskiego i dalszego. Odciąży to przeładowaną obecnie Gdynię i umożliwi przesunięcie szeregu firm i instytucji rybackich na Ziemie Odzyskane.

Rybołówstwo dalsze, operujące wiekszymi kutrami na Głębi Bornholmskiej, Arkońskiej i w Cieśninach Duńskich, przesunie się do Kołobrzegu, portu położonego najdogodniej i najbliżej łowisk.

Obecnie Szczecin, a za kilka lat Świnoujście przejmą gros magazynowania śledzi z naszych połowów i tranzytowego.

Gdynia-Gdańsk przejmą rolę zaopatrzenia Polski Centralnej w rybę świeżą z połowów Głębi Gdańskiej i Gotlandzkiej oraz Bałtyku wschodniego z Zalewem Wiślanym, przepuszczając 40% ogólnej ilości odłowów.

Będą one jednocześnie stałą bazą szkoleniowa dla rybaków, dającą rok rocznie nowy kontyngent wyszkolonego elementu ludzkiego na statki dalekomorskie, kutry i do przedsiębiorstw usługowych.

Wraz z przesunięciem się na zachód środków technicznych i ciężaru zagadnienia, nastąpi przesuwanie się ludności zatrudnianej w rybołówstwie. Paradoksalna sytuacja spowodowana warunkami powojennymi, polegająca na przeładowaniu starego wybrzeża, zwłaszcza Gdyni i Helu, zostanej przez życie zmieniona. Doświadczenie rybaków Kaszubów musi zostać przekazane rybakom pochodzącym z głębi kraju, musi nastąpić całkowite przenikniecie ludności miejscowej w napływową i odwrotnie. Należy dążyć do wytworzenia z elementu miejscowego i napływowego, jednolitego typu człowieka morza — rybaka.

Zjawisko to nastąpi przez właściwą akcję osiedleńczą, przez stworzenie osiedli rybackich w portach-bazach statków dalekomorskich i kutrowych, przez odpowiednią opiekę nad rybakiem i jego rodziną, przez podniesienie i wyrównanie stopy życiowej masy rybackiej, przez uświadomienie społeczne i szkolenie zawodowe.

Warsztaty pracy, w postaci dużych jednostek łowczych, trawlerów i kutrów, zatrudniające od kilku do kilkunastu rybaków, eksploatowane w formie uspołecznionej, spółdzielnie pracy, lżejsze warunki pracy przy unowocześnionym sprzęcie, wyższe i wyrównane w pewnych granicach zarobki, świetlice i akcja oświatowa i kulturalna, podjęta na szeroką skalę przez Morski Instytut Rybacki. Związek Rybaków Morskich i administracje rybacka, oparta w środkach działania o finanse planu inwestycyjnego, stworzy typ rybaka morskiego, związanego z warsztatem pracy, świadomego swej roli społecznej, dojrzałego społecznie i politycznie, obywatela demokracji ludowej.

Oparty na powyższych tezach plan rzeczowy, posiadający swój wykładnik w planie inwestycyjnym, włącza rybołówstwo w całość gospodarki narodowej.

Plan finansowy rybołówstwa, bez budownictwa mieszkalnego, zamyka się cyfrą 2.336 mil. zł., w tym środków własnych 112 mil. złotych, państwowych 224 mil. zł.

Liczymy się — zwłaszcza po konferencji wstępnej C.U.P. — że w planie finansowym nastąpi kompresja dość daleko idąca.

Znajdzie ona swój wyraz w ograniczeniu w r. 1949 szeregu inwestycji i przesunięciu terminu wykończenia pewnych prac na pierwsze półrocze roku 1950.

Plan, jako całość, nie zostanie jednak naruszony i zrealizowanie go, nie powinno natrafić na trudności finansowe.

Wykonanie skreślonych wyżej zadań zwiększy dochód narodowy, wpływając tym samym na poprawę bytu mas pracujących.

STANISŁAW BONAREK

Odbudowa miast i wsi Województwa Gdańskiego

Rok 1948, zarówno w odbudowie miast jak i w odbudowie wsi województwa gdańskiego, zapisał się dotąd bardzo słabo.

Inwestycje planowe z r. 1948 w miastach wydzielonych, przeważnie nie zostały jeszcze rozpoczęte, mimo że takie elementy budowlane, jak wykonawcza siła robocza, sprzęt techniczny, materiały budowlane, techniczny aparat wykonawczy i wreszcie środki finansowe, były gotowe do podjęcia robót i były nawet w nadmiarze.

Zawiódł jedynie jeden z elementów, który okazał się w minimum i który opóźnił podjęcie robót, a był nim brak dokumentacji technicznej.

W odbudowie wsi, inny element okazał się w minimum, mianowicie materiały budowlane, które gdyby były na czas przez „Społem", jako dystrybutora, na wieś dostarczone, plan

inwestycyjny na r. 1948 byłby już obecnie na wykończeniu.

Toteż kredyty P. P. I. na rok 1948, uruchomione dotychczas dla woj. gdańskiego na odbudowę miast i wsi w wysokości **744 milionów złotych,** zostały wykorzystane na dzień 31. V. 1948 r. w wysokości **172 milionów zł.,** z czego wykonano jedynie około 23% kredytów uruchomionych dla całego województwa, około 35% dla miast wydzielonych i tylko **około 11% globalnej sumy kredytów,** przewidzianej w P. P. I. na r. 1948 na odbudowę miast i wsi dla całego województwa.

Stan ten, mamy nadzieję, nie wpłynie zapewne decydująco na wykonanie planu z r. 1948 — jednakże należy go sygnalizować(aby usunąć na czas przyczyny, które go wywołały.

Przyczyny są dość proste, jechodzi o **dokumentację techniczną.** Prace te są przeważnie wykonywane przez osoby już zatrudnione, które tylko tym sposobem mogą wyrównać swoje niedobory budżetu domowego, ale które nie mogą poświęcić całego czasu na powyższe prace.

Dlatego też należy szczególnie mocno zwrócić uwagę na **konieczność poprawy bytu pracowników służby odbudowy,** gdyż utrzymanie dotychczasowego stanu rzeczy, może doprowadzić do całkowitego zdekompletowania aparatu odbudowy, który to proces już trwa — i na co czujemy się w obowiązku zwrócić uwagę.

Zagadnienie odbudowy w woj. gdańskim, szczególnie dla ludzi zdala stojących od tego problemu, nie zawsze jest dostatecznie jasne. Sądzę zatem, że w rozważaniach na temat 1949 roku — nie od rzeczy będzie uświadomić sobie, jakim inwentarzem dysponujemy w zakresie odbudowy, który powinien wejść w program P. P. I. na r. 1949.

Z ogólnej liczby budynków zniszczonych (a za takie tutaj uważać będziemy tylko zniszczone powyżej 25%), które na terenie miast Gdyni, Gdańska, Sopotu i Elbląga wynosiły 15.265, 55% stanowiły zniszczenia, w granicach 75 — 100% budynku, 45% stanowiły zniszczenia w granicach 15 — 75% budynku.

Budynki o stopniu zniszczenia do 75% zostały na terenie Gdyni, Gdańska i Sopotu w zasadzie odbudowane lub podjęte do odbudowy. Z grupy drugiej budynków o stopniu zniszczenia w granicach 75 — 100% zniszczenia znaczna część — bądź została odbudowana, bądź jest w trakcie odbudowy, tak że pozostałe obiekty, nie objęte jeszcze odbudową, nadają się przeważnie do rozbiórki. lub też odbudowa ich może być traktowana jako budowa od fundamentów. Inwentarz zatem jest już bardzo skromny. W Gdyni i Sopocie wysuwa się na czoło **zagadnienie nowego budownictwa.** W Gdańsku problem ten musi być już również brany pod uwagę.

Znacznie korzystniej pod tym względem przedstawia się Elbląg, który posiada jeszcze duży zapas budynków do odbudowy i **problem tam** na okres r. 1949 i następne lata może być jak największe zabezpieczenie i odbudowa budynków, których zniszczenie przedstawiało się następująco:

w granicach zniszczeń 75 — 100% było 1.600 budynków,
w granicach zniszczeń 15 — 75% było 2.870 budynków.

Na terenie innych miast województwa zapasy budynków do odbudowy są jeszcze znaczne i wymagają one jak najszybszego zabezpieczenia i odbudowy. Na terenie wsi, a głównie na terenie Żuław z ilości 12.000 zagród odbudowano już około 8.000, pozostaje zatem ilość około 4.000 do odbudowy, która zostanie włączona do P. P. I. na r. 1949.

Poza powyższymi uwagami należy oddzielnie podkreślić zagadnienie budynków o minimalnym % zniszczenia, które z reguły są zajęte i użytkowane.

W budynkach tych głównie mieszkalnych, pozostających w administracji Zarządów Miejskich, istnieje cały szereg mieszkań nie zajętych lub tylko częściowo zajętych — ponieważ na skutek braku zabezpieczenia, przeważnie dachu, nie nadają się do zamieszkania, ulegając coraz większemu zniszczeniu. Sprawa ta wymaga uregulowania, gdyż przez wzmożenie remontów zabezpieczających i konserwacyjnych, zostałyby udostępnione wcale poważne ilości mieszkań, które z powodu braku funduszów pozostają dotąd nieużytkowane. Łączy się ta sprawa z konserwacją budynków niezniszczonych, całkowicie zajętych, które jednak nie poddawane bieżącym naprawom ulegają zniszczeniom nieproporcjonalnie wielkim z kosztami, jakich wymaga bieżąca konserwacja.

Powyższe uwagi orientują ogólnie, jakie możliwości istnieją dla odbudowy na r. 1949.

Należy je z kolei porównać z potrzebami województwa.

Na terenie województwa gdańskiego zagadnienie odbudowy miast, głównie miast Gdyni, Gdańska, Sopotu i Elbląga nie jest zagadnieniem tylko lokalnym województwa, gdyż potrzeby jakie na terenie tych miast powstają i wymagają zaspokojenia wypływają przeważnie, jako zjawiska realizacji na tym terenie poważnych zadań w skali interesów państwowych, głównie w zakresie portów, przemysłu w ogóle, a przemysłu rybnego i stoczniowego w szczególności, komunikacji i żeglugi itd. Potrzeby te wkraczają we wszystkie dziedziny życia lokalnego, przybierając na niektórych odcinkach rozmiary dużych zagadnień, o charakterze społecznym, przerastającym znacznie możliwości ich zaspokojenia środkami lokalnymi.

Rozwój miast portowych aktywizuje całe województwo, jednakże powstające z tego powodu potrzeby, zarówno w tych miastach, jak i potrzeby inwestycyjne w mnieszych miastach wojewódzkich i na terenie wsi, które jedne i drugie uległy bardzo znacznym zniszczeniom, nie mogą być zaspokojone własnymi środkami terenu i wymagają również znacznej pomocy finansowej ze Skarbu Państwa.

W artykule niniejszym nie będę omawiał wszystkich potrzeb jakie na terenie województwa istnieją i jakie znajdą swe odbicie w zgłoszeniach do Państwowego Planu Inwestycyjnego na rok 1949.

Podkreślę jednak cztery zagadnienia, które w hierarchii potrzeb województwa wybijają się

na czoło i wymagają rozwiązania w znacznie szerszych granicach, niż to było objęte dotychczasowymi planami inwestycyjnymi.

Na pierwsze miejsce wysuwa się tu **zagadnienie budownictwa mieszkaniowego,** które zarówno z punktu widzenia potrzeb gospodarczych Wybrzeża, jak z punktu społecznego, posiada największy ciężar gatunkowy i wymaga szerokich i różnotorowych rozwiązań. Zagadnienie to jest szczególnie palące na terenie zespołu trzech miast Wybrzeża — Gdyni, Gdańska i Sopotu, nabiera coraz poważniejszych znamion na terenie Elbląga, jest głęboko odczuwane na terenach innych, zniszczonych miast w województwie, jest pilne i konieczne dla zagospodarowania Żuław, oraz innych gospodarstw rolnych, powstałych na skutek parcelacji na terenie całego województwa.

Potrzeby w tej dziedzinie, obliczone w złotych są olbrzymie. Dla ilustracji podaję, że tylko na terenie Gdyni, Gdańska i Sopotu, potrzeby te oparte na aktualnych i uzasadnionych wnioskach o mieszkania, wynoszą:

w Gdańsku — 3.652 rodzin
w Gdyni — 2.130 „
w Sopocie — 1.150 „
tj. razem — 6.932 rodzin

Gdyby przyjąć, że chodzi tu tylko o mieszkania małe, dwupokojowe z kuchnią — to liczba potrzebnych izb w tych trzech miastach wyniosłaby i tak **20.796** izb. Jednakże nawet wybudowanie tej ilości izb nie rozwiązałoby na tym terenie zagadnienia mieszkaniowego, należy bowiem uświadomić sobie, że teren ten jest wysoce atrakcyjny z punktu widzenia gospodarczego i że **przeciętny przypływ mieszkańców do tych trzech miast wynosi 2,730 osób miesięcznie, co w skali rocznej daje ponad 32.000** nowych mieszkańców, dla których potrzeba dalszych, co najmniej 15.000 izb mieszkalnych.

Jest to zatem problem stały, który z roku na rok, w miarę rozwoju życia gospodarczego, będzie się stale pogłębiał i z tego właśnie powodu wymaga, jak najszerszego i najszybszego rozwiązania. Wielkość sum potrzebnych na realizację tego programu, przekracza znacznie możliwości ich uzyskania. Gdyby je jednak próbować ustalić na podstawie powyższych potrzeb, to przy obecnym koszcie odbudowy 1 izby, przyjętym w sumie zł. 300.000.— na izbę (w nowym budownictwie koszt dochodzi do złotych 450.000.— na izbę), realizacja programu rocznego tylko dla tych trzech miast wyniosłaby nie mniej niż 6,0 miliardów zł., a suma ta dla województwa musiałaby wzrosnąć o koszty odbudowy mieszkań w miastach niewydzielonych, dla których minimalne potrzeby na r. 1949 należałoby ustalić nie mniej niż na 1.000 izb (odbudowano dotychczas przez W. W. O. 1.438 izb), co dałoby dalsze około 300 milionów złotych, musiałaby wzrosnąć dalej o program Elbląga, który na skutek aktywizacji i podejmowania do zabezpieczenia i odbudowy domów o coraz większym zniszczeniu, oblicza już dziś koszt odbudowy jednej izby na 100.000.— złotych, podczas gdy jeszcze w roku ubiegłym koszt ten wahał się około 20.000.— zł., wreszcie suma ta musiałaby być powiększona o niezbędne kredyty na odbudowę Zagród Wiejskich w województwie, głównie dla terenu Żuław (lecz i dla gospodarstw powstałych na skutek parcelacji na innych terenach, a których zapas do odbudowy wynosi wzwyż 4.000).

Z punktu widzenia technicznego zagadnienie budownictwa mieszkalnego na terenie województwa gdańskiego przedstawiałoby się następująco:

Akcja zabezpieczenia budynków zniszczonych bez ich wykończenia — powinna być przeprowadzona w r. 1949 masowo na terenie Elbląga, w którym dziś zabezpiecza się izb 7.802, oraz w mniejszym stopniu na terenach miast niewydzielonych (głównie w Kwidzyniu i Leborku). dla uratowania budynków o mniejszym zniszczeniu.

W akcji tej, jako oddzielne zagadnienie powinny być uwzględnione budynki zamieszkałe na terenie wszystkich miast, a to celem powstrzymania dekapitalizacji majątku o olbrzymiej wartości, który być może jeszcze zabezpieczony stosunkowo niewielkimi kwotami, a który obecnie z powodu braku funduszów nie jest poddawany bieżącym konserwacjom lub tylko w niewielkim zakresie.

Akcja odbudowy zniszczonych działaniami wojennymi budynków może być rozwinięta w szerokim zakresie na terenie Elząga, miast niewydzielonych, oraz w Gdańsku, przy tym tu właśnie obiekty podejmowane do odbudowy z reguły wymagają dużych nakładów, z uwagi na wysoki procent ich zniszczenia, sięgający już nawet do fundamentów.

Akcja Budownictwa Nowego — to właściwie problem Gdyni, która nie posiada zapasu budynków do odbudowy, ale również częściowo już i problem Gdańska, a ponadto problem nowych poparcelacyjnych zagród chłopskich.

W związku z powyższa sprawą, koniecznością się również staje jak najszybsze uregulowanie spraw własnościowych i uwłaszczeniowych na terenie Gdańska i akcję uwłaszczeniową należałoby prowadzić od centrum miasta w kierunku peryferii a nie odwrotnie.

Drugim zagadnieniem, wysuwającym sie z kolei w hierarchii celów odbudowy miast i wsi, są potrzeby w zakresie **budownictwa szkolnego,** szczególnie w zakresie szkół podstawowych. Nie orientujemy się jeszcze dziś dostatecznie dobrze, jakie potrzeby w tym zakresie wyrosną w wyniku reformy nauczania i jakim zmianom w obec tego będzie musiała ulec dotychczasowa sieć szkolna i wielkość budynków.

Potrzeby szkolnictwa wysuwane na r. 1949 przez Kuratorium O. S. w Gdańsku dla terenu całego województwa są następujące:

budowa lub odbudowa przedszkoli 29 — do remontu 34,
szkół powszechnych 66 — do remontu 102,
średnich szkół zawodowych 18 — do remontu —
średnich szkół innych 12 — do remontu —
Razem — 125 do remontu 136

Zgłoszony program szkolny nie zaspakaja wszystkich potrzeb

szkolnictwa. Trzeba pamiętać, że użytkowane obecnie szkoły zajmują często ciasne i nieodpowiednie budynki, że Gdynia rozwiązała częściowo ten problem przez wzniesienie kilku baraków, że wzrost liczby dzieci w wieku szkolnym wymaga rozbudowy szkolnictwa. Dlatego też koniecznością staje się położenie jak największego nacisku na to, aby kredyty, szczególnie na szkolnictwo podstawowe, były znacznie w roku 1949 wzmocnione .

Trzecim zagadnieniem, które wysuwa się na czoło akcji odbudowy miast, jest **odbudowa urządzeń użyteczności publicznej,** głównie zaś odbudowa wodociągów i kanalizacji. Urządzenia te bowiem w okresie wojny nie były konserwowane, a po zniszczeniach wojennych częściowo uruchomione, drogą przeważnie prowizorycznej tymczasowej naprawy, działają dotychczas zawsze na granicach swej maksymalnej wytrzymałości, przy ciągłej ewentualności, że mogą ulec, bez gruntownej odbudowy, całkowitemu zniszczeniu i przy ciągłej obawie o stan zdrowotny wody. Zagadnienie to jest tak dalece poważne, że wywołuje alarmy i ostrzeżenia ze strony fachowców wodociągowych i służby sanitarnej o możliwości katastrofy i komplikacjach życia gospodarczego, szczególnie portowego, głównie w zakresie zaopatrzenia okrętów w wodę.

I tak: ujecie wody dla wodociągów w Gdańsku wymaga odbudowy i uporzadkowania (Pręgowo, Grodza Kamienna i Zaspa). W Sopocie konieczne jest powiększenie produkcji wody przez rozbudowę ujęcia, gdyż maksymalna wydajność ujęcia odpowiada zaopatrzeniu w porze zimowej. W Gdyni pilną sprawą jest rozbudowa ujęcia wody na Rumii, co pozwoli na włączenie portu do wodociągów miejskich. W Elblągu konieczna jest odbudowa 48 studzien na ujęciu i rozprowadzeniu wody do dzielnicy za kanałem.

Nie lepiej przedstawia się sprawa wodociągów i kanalizacji w innych miastach województwa.

Brak wodociągów notujemy w Kościerzynie, Kartuzach, wodociągi nieczynne są w Skórczu, Pelplinie, Pruszczu, Gardei, Parchowie, wodociągi wymagają odbudowy w Gniewie, Kwidzyniu, Malborku, Sztumie, Starogardzie, Krynicy Morskiej. Wodociągi wymagają rozbudowy w Pucku, a ponadto w osiedlach wiejskich i miejskich konieczna jest odbudowa przynajmniej 200 studzien dla zaopatrzenia ludności w wodę.

Specjalnego podkreślenia wymaga to zagadnienie na Żuławach, gdzie 90% wszystkich odbudowanych zagród cierpi na brak wody studziennej i ludność zmuszona jest czerpać wodę z rowów przydrożnych, sadzawek i torfowisk.

Zagadnienie wody na terenie województwa gdańskiego wymaga zatem wyjątkowego rozwiązania, gdyż dotychczasowe kredyty na najbardziej pilne i niezbędne inwestycje w tym zakresie są **co najmniej trzykrotnie za niskie.**

Wreszcie **czwarte zagadnienie, wymagające podkreślenia** z uwagi na jego znaczenie dla Wybrzeża, a głównie dla zespołu portowego Gdańsk-Gdynia, to — **komunikacja.** Rozwój portów i życia gospodarczego stworzył warunki, że dotychczasowa droga kołowa, łącząca te porty jest już niewystarczająca i ze względów na usprawnienie komunikacji między portami niezbędne staje się podjęcie prac nad budową drugiej drogi bitej łączacej te porty. Poza tym intensyfikacja ruchu kołowego oraz znaczne zniszczenie sieci drogowej na terenie województwa, łącznie z mostami wymagają obecnie jak największych nakładów pieniężnych, aby nie dopuścić do dekapitalizacji olbrzymiego majątku, jaki kryje się w drogach i aby sprostać potrzebom komunikacyjnym województwa. Stąd też i to zagadnienie pociąga za sobą konieczność wydatnego powiększenia na ten cel kredytów.

Na tle tych zagadnień pierwszoplanowych, inne zagadnienia wchodzące w zakres odbudowy miast i wsi, ważne i konieczne dla życia gospodarczego Wybrzeża i województwa, wymagają wprawdzie mniejszego, ale poważnego udziału w zakresie odbudowy. W żadnym wypadku region gdański, z uwagi na zadanie, jakie ma do spełnienia, jak i potrzeby terenowe, wynikające z tych zadań, nie może się na r. 1949 zamknąć w granicach kredytów sygnalizowanych orientacyjnie przez Władze Centralne, wynoszacych 150% kredytów z r. 1948. **Jest to poziom dla regionu Gdańskiego zbyt niski.**

Stawiając taką tezę, zdajemy sobie sprawę, że zagadnienie Planu Inwestycyjnego nie jest tylko problemem finansowym, a nawet tylko problemem techniczno-finansowym, lecz że jest to skomplikowane zagadnienie ekonomiczne, w którym zarówno strona techniczna, jak i finansowa sa tylko jednymi z wielu składnikami tego zagadnienia.

ZESTAWIENIE

kredytów P. P. I. na odbudowę miast i wsi w latach 1947 i 1948 w wojew. gdańskim.

L. p.	Wyszczególnienie	1947 w tys. zł	1948 w tys. zł
1	Miasta wydzielone — Gdańsk, Gdynia, Sopot, Elbląg (G. D. O.)	664.400,—	1.058.200,—
2	Miasta niewydzielone (W. W. O.)	58.785,—	175.014,—
3	Wieś (W. W. O.)	213.130,—	383.050,—
	Razem :	936.315,—	1.616.264,—
	w tym : skarbowe	483.406,—	933.364,—
	bankowe	452.909,—	682.900,—

Na tym tle, które nazwiemy techniczno-organizacyjnymi możliwościami realizacji P. P. I. — omówione na początku zapasy obiektów do odbudowy oraz potrzeby Regionu Gdańskiego w

zakresie odbudowy miast i wsi, zmuszają do postawienia następujących postulatów:

1. Sygnalizowane ramy górne P. P. I. na r. 1949 w wysokości 150% kredytów z r. 1948 — są dla regionu gdańskiego **niewystarczające.**

   Mamy zastrzeżenie, czy ustalone odgórnie limity na poszczególne tereny są uzasadnione, tym więcej, że opierają się one na mechanicznym przemnażaniu limitów z lat ubiegłych, a wiadomo przecież, że r. 1948 opierał się w zasadzie na limicie z r. 1947, a liczby dla tego roku zostały ustalone w niektórych punktach bez większych uzasadnień.

   Dlatego też wydaje się nam bardziej celowe, aby Plan na r. 1949 był oparty w globalnej swojej sumie na poszczególne tereny, w większej mierze na od dołu idących pozycjach, opartych o aktualne potrzeby, przez co niewątpliwie mogłyby nastąpić pewne zmiany w limitach dla poszczególnych grup celów terenowych i zapewne w w wyniku powyższego i dla poszczególnych resortów w ramach całego P. P. I.
2. Do uzasadnionych wyżej potrzeb z zakresu budownictwa mieszkaniowego, szkolnictwa, komunikacji oraz przedsiębiorstw i zakładów użyteczności publicznej, powinien być ustalony na terenie miast województwa gdańskiego potrójny mnożnik w porównaniu do r. 1948 — z wyjątkiem budownictwa wiejsekigo, gdzie może być ustalony mnożnik 2,0.
3. W zakresie innych potrzeb, mnożnik ten nie powinien być niższy od 2.
4. Globalna suma kredytów P. P. I. na r. 1949 dla miast wydzielonych powinna układać się następująco:

   Gdańsk — 50%
   Elbląg — —
   niezależnie od kredytów z Funduszu Inwestycyjno-Obrotowego Ziem Odzyskanych —
   Gdynia — 25%
   Sopot — 25%

Wysuwając powyższe mnożniki, chcę podkreślić, że nie są one wygórowane, a w skali potrzeb Wybrzeża są niedostateczne. Zdajemy sobie sprawę z możliwości finansowych Skarbu Państwa i dlatego wysuwając powyższe mnożniki rezygnujemy z góry z zaspokojenia części potrzeb.

I tak zastosowany mnożnik potrójnie dla Miast Wydzielonych — w zakresie budownictwa mieszkaniowego daje sumę 1.605 milionów zł. — co równałoby się 5.350 izbom mieszkalnym podczas gdy istniejące potrzeby w tej dziedzinie w dniu dzisiejszym i tylko dla Gdyni, Gdańska i Sooptu, bez Elbląga wynoszą 20.800 izb mieszkalnych, zatem powyższy potrójny mnożnik pozwoli jedynie zaspakoić 1/4 część potrzeb mieszkaniowych z dnia dzisiejszego.

To samo dotyczy i innych miast.

Wysunięte postulaty znajdują uzasadnienie dodatkowe w tym, że nie można dopuścić, aby w miarę wzrastania zadań woj. gdańskiego, w miarę osiągania coraz większych rezultatów pracy, oraz w miarę wzrastania niezaspokojonych potrzeb gospodarczo-społecznych, równocześnie malał stopień zaspakajania tych potrzeb i powstawała coraz większa rozpiętość pomiędzy rosnącymi potrzebami a efektywami w ich zaspakajaniu.

Pamiętamy i podkreślamy fakt, że w odbudowie miast i wsi szliśmy do odbudowy szczytów ku dołowi, że początkowo duże efekty kosztem minimalnych nakładów, dziś możemy osiągnąć bardzo wysokimi kosztami przy niewielkich efektach, że koszt odbudowy 1 m³ zabudowy lub 1 izby nieproporcjonalnie do przyznawanych kredytów się zwiększył, że dziś musimy wracać od nowa do poprawiania inwestycji dokonywanych w poprzednich latach prowizorycznie, że dziś musimy konserwować obiekty, które w ubiegłych latach z konieczności zostawialiśmy swemu losowi, aby nie dopuścić do nieproporcjonalnie wielkiej dekapitalizacji majątku publicznego.

Dlatego też wysuwając powyższe postulaty, za którymi kryją się sumy kredytów, przekraczających normy kredytowe Władz Centralnych na r. 1949 nie kierujemy się ani brakiem poczucia rzeczywistości, ani patriotyzmem lokalnym, któryby chciał rosnąć kosztem innych terenów, lub innych zadań państwowych.

Pamiętamy, że żyjemy i pracujemy nad morzem, które musimy z roku na rok uprawiać coraz lepiej i ciągnąć z niego dla całego Kraju coraz większe korzyści.

Dlatego też kierujemy się w postulatach naszych poczuciem dobrego gospodarza, który świadomy swej roli i swych obowiązków, z największą dbałością i przewidywaniem usiłuje najmniejszymi środkami zabezpieczyć w porę olbrzymi majątek społeczny, aby go wciągnąć jak najszybciej w orbitę życia gospodarczego terenu, aby mógł zaspokoić te istniejące i niezaspokojone potrzeby lokalne, które umożliwią województwu gdańskiemu wykonać zadanie, jakie na nie nakłada przy realizowaniu celów ogólnopaństwowych Planowa Gospodarka Polski Ludowej.

Inż. STEFAN BISKUPSKI

Rolnictwo Województwa Gdańskiego

Cofając się myślą do roku 1945, kiedyśmy objęli zniszczoną przez wojnę i zdewastowaną przez okupanta ziemię gdańską i porównamy stan jej odbudowy i zagospodarowania w chwili obecnej, z całą bezstronnością musimy stwierdzić, ogrom dokonanego dzieła i olbrzymi, uczyniony wkład inwestycyjny pracy i pieniędzy.

Przez zalanie najbogatszej urodzajnej połaci województwa — Żuław, przez zniszczenie miliardowych wartości urządzeń melioracyjnych i pozbawienie inwentarzy, a częściowo i budynków, województwo gdańskie

pod względem zniszczeń, poniesionych w rolnictwie, wysuwa się na pierwsze miejsce wśród innych również poszkodowanych województw.

Że w przeciągu trzech lat zdołaliśmy opanować, zdawałoby się, beznadziejny stan i teraz z ufnością możemy patrzeć w przyszłość, widząc coraz bardziej uwypuklający się postęp w zagospodarowaniu rolniczym, mamy do zawdzięczenia dwóm czynnikom: Państwu i szaremu człowiekowi - mrówce, pracownikowi na roli.

Harmonijnej współpracy tych dwóch czynników zawdzięczamy, że zdołaliśmy wykrzesać aktywne siły twórcze i wyjść z przygniatającego nas na samym początku impasu. Ruch postępowy w wytwórczości rolniczej rozpoczął się i z każdym rokiem przybiera na sile.

Bardzo pocieszającym i godnym zanotowania objawem jest, że woda z terenu Żuław została właściwie już całkowicie usunięta. Do końca bież. roku osuszonych zostanie 55.000 ha i zlikwidowanych odłogów 38.330 ha, wobec czego w roku 1949 odłogi znikną zupełnie, a również i osuszenie pozostałych 40.000 ha będzie dokonane pod warunkiem, że zostaną zatwierdzone na ten cel odpowiednie dotacje.

Przez odwodnienie Żuław zyskaliśmy tereny, które dotychczas nie mogły być zaludnione, a że przeważnie zarośnięte były wysoką trzciną i szuwarami wodnymi oraz iwą, doprowadzenie ich do stanu użytkowości byłoby ponad siły osadników, więc ta okoliczność uniemożliwiała przeprowadzenie akcji osadniczej, tym bardziej, że znaczna większość zabudowań po ustąpieniu wody okazała się nie do użytku. Powstał trudny dylemat, jakim sposobem w takim razie zagospodarować te obszary. Władze Centralne znalazły bardzo trafne rozwiązanie: te tak zwane **bezpańskie grunty w ilości przeszło 34.000 ha przekazano do zagospodarowania Zarządowi Państwowych Nieruchomości Ziemskich,** przydzielając jednocześnie na ten cel większą ilość traktorów. Od tej chwili rozpoczęła się **ofenzywa na odłogi,** które zwyciężane przez pługi talerzowe, częściowo obsiewane zostają trawami i w najbliższej przyszłości staną się urodzajnymi łąkami, a częściowo obsiane mieszanką z wyki, na jesieni zazielenią się runią oziminy.

Przechodząc do omówienia poszczególnych działów rolnictwa, ich stanu, trudności, na jakie się napotykają w swym rozwoju i widoków na przyszłość, chciałbym dla dania całkowitego obrazu nadmienić jeszcze o sprawie wywoływania hipotek i o przymusowym dosiedlaniu.. Zarówno brak aktów hipotecznych, jak również i dosiedlanie, które, wobec niemożności wznoszenia zabudowań w tym samym tempie, co jest uskuteczniona reforma rolna, z punktu widzenia państwowego jest zrozumiałe i wytłumaczalne, jednakowoż na życiu osobistym osadników ciąży dotkliwie, a zarówno jedno, jak i drugie zagadnienie działa na ich psychikę ujemnie i zniechęcająco.

ZAGADNIENIE PRACY

Jednym z głównych czynników, od którego uzależniona jest należyta i pełna produkcja warsztatu rolnego, jest praca; ta znów dzieli się na pracę wykonywaną rękami ludzkimi i pracę, do której uskutecznienia potrzebna jest siła pociągowa, lub napędna. Zagadnienie pracy w rolnictwie na terenie naszego województwa jest bardzo ważnym, noszącym charakter kryzysowy, tylko odmiennie się przejawiającym w majątkach większych i w drobnych gospodarstwach osadniczych. Większe majątki łatwiej mogą sobie poradzić z zapewnieniem pracy pociągowej,, trudniej natomiast z pracą ręczną, szczególniej w okresach jej sezonowego nasilenia. Tworzone natomiast obecnie gospodarstwa małe, jednorodzinne, mają zapewnioną pracę ręczną a naodwrót napotykają na trudności, związane z pracą pociągową, a szczególnej ostro się to zaznacza na glebach cięższych, a przede wszystkim na Żuławach.

Na 262.378 ha lżejszych gleb ornych, wliczając w to i użytki zielone, można używać wyłącznie sił końskich (dopóki nie mamy dostatecznej ilości traktorów), za wyjątkiem stosunkowo nielicznych majątków państwowych, które posiadają traktory. Liczymy tam, że 1 koń obrobi całkowicie 10 ha, potrzeba więc na tym terenie 26.137 koni. Na dzień 1.VI.1948 r. mamy tam **27 tysięcy koni roboczych,** jednakowoż należy podkreślić, że rozmieszczenie tych koni w terenie nie jest równomierne: powiaty odzyskane mają pewien niedobór, poza tym gospodarstwa większe na ziemiach dawnych również nie posiadają dostatecznej ilości koni. Niezależnie od tego pewna ilość koni utrzymywana jest dla celów zarobkowych, przeważnie dla obsługi miast i lasów.

Inaczej przedstawia się sytuacja w powiatach o glebie żyznej i ciężkiej (są to w 73% ziemie odzyskane). Tutaj na 254.000 ha ziemi ornej wraz z użytkami zielonymi, uprawianymi corocznie, jest ca **20.800 koni.** Na tego rodzaju glebach przyjąć należy: 1) za normę dla 1 konia — 5 ha, 2) 50% prac końskich przeznacza się dla traktora, a tylko drugie 50% — dla konia, zarówno w majątkach państwowych, jak i u drobnego rolnika.

Przeliczając w ten sposób dochodzimy do wniosku, że przy uwzględnieniu siły mechanicznej potrzebne jest na te tereny koni roboczych 26.000 sztuk i 1.730 traktorów, czyli **jest brak 5.200 koni.**

Traktorów czynnych wraz z wymagającymi kapitalnego remontu mamy obecnie 1.277 szt. różnych typów, do zagospodarowania więc całego obszaru województwa okaze się **brak jeszcze 470.**

Według dokonanych przypuszczalnych obliczeń, opartych na wysokościach plonów z ha, przewidywanych jako średnie przez Narodowy Plan Gospodarczy, i przyjmując normy wyżywienia również według tego planu i zakładając, że ludność naszego województwa pod koniec tego roku będzie liczyła 900.000 głów, otrzymamy po zaspokojeniu potrzeb własnych nadwyżki w tonach ca: pszenicy 1.673, jęczmienia 10.184, grochu 4.600, ziemniaków 80.200, cukru wyprodukowanego z bu-

raków naszego terenu — 9.680, natomiast okaże się niedobór w życie 31.686.

Takie samo obliczenie dla roku następnego 1949 przy uwzględnieniu ludności 950.000 głów, wypadnie nieco gorzej: nadwyżka będzie w pszenicy 4.162 ton, w jęczmieniu 3.232 ton, grochu 3.290 ton, ziemniaakch 32.636 ton i cukrze 7.711 ton, natomiast w życie niedobór wyniesie 35.418 ton.

Jeżeli jednak spróbujemy zrobić bilans wartościowy, wyceniając płody wg. cen ustalonych, to okaże się, że zarówno w jednym, jak i drugim roku województwo wykaże się dużymi nadwyżkami: w roku 1948 + 1.663.464.000 zł., a w r. 1949 + 704.186.000 zł. Zmniejszenie nadwyżki w roku 1949 spowoduje znaczne zwiększenie konsumcji, przy nieznacznym zwiększeniu plonówł.

W obec osiąganych przed wojną stawek plonów z 1 ha, otrzymywane w stosunku do dzisiejszych warunków są bardzo niskie, wynoszą one mniej więcej 60% przedwojennych w stosunku do zbóż i trochę więcej w stosunku do okopowych. Gdy osiągniemy plony, zbliżone do przedwojennych, to nawet przy przewidywanej liczbie ludności naszego województwa 1,5 miliona — nasz bilans w ogólnej sumie nie będzie deficytowy.

INWENTARZ ŻYWY

W chwili objęcia przez nas gospodarki, powiaty prawobrzeżne wraz z pow. gdańskim, były nieomal całkowicie puste. Na ich terenie w r. 1945 było w stosunku do globalnych cyfr województwa zaledwie **18,7% koni, 5,6% bydła, 11,6% trzody i 11% drobiu.**

Nie łatwo było wyrównać te różnice i dlatego jeszcze teraz mamy pewną dysproporcję w nasyceniu terenu inwentarzem żywym. Szczególnie upośledzony pod tym względem jest teren Żuław, gdzie były i są specjalnie trudne warunki osiedlenia.

Posiadany obecnie inwentarz żywy przedstawia różnorodną wartość użytkową, przeciętnie biorąc — niską. Mamy zbieraninę typów i ras zwierząt, często nie nadających się w ogóle do hodowli.

Analogicznie do produkcji roślinnej i w hodowli należałoby już przejść do podniesienia jakościowego stanu pogłowia.

Zdobycie rzeczywiście wysokowartościowego materiału zarodowego męskiego w dostatecznej ilości, przy odczuwanym nie tylko u nas jego braku, jest rzeczą prawie nieosiągalną; można by jednak rozwinąć u nas hodowlę zarodową, stosując inseminizację (sztuczne zapładnianie). Ta metoda, stosowana w Związku Radzieckim, Danii i innych krajach dała bardzo dobre rezultaty, uwielokratniając wykorzystanie cennego rozpłodnika. W kraju tak zniszczonym, jak nasz, ma ona duże pole do popisu, a w pierwszym rzędzie powinna być zastosowana na Żuławach, które przez naturę przeznaczone są na wielki ośrodek hodowlano-zarodowy i takim powinny się stać.

Produkcja mięsa, tłuszczu jest najtrudniejsza i najpowolniejsza. dlatego też tymi produktami niełatwo jest zaspokoić rynek.

Jak wynika z dokonanych prowizorycznych obliczeń dla r. 1948 i r. 1949 udział produkcji zwierzęcej w pokryciu potrzeb ludności województwa przedstawia się deficytowo:

w r. 1948 zbraknie nam mięsa ± 12.100 t., tłuszczu wieprz. ± 6.100 ton,

w r. 1949 zbraknie nam mięsa ± 7.945 t., tłuszczu wieprz. ± 5.750 ton.

Zapotrzebowanie mleka konsumcyjnego zostaje w obydwu latach pokryte z pewną, zbyt małą jednak, nadwyżką dla przemysłu mleczarskiego.

W tym roku sami rolnicy zapoczątkowali letni pastwiskowy wypas bydła chudego z przeznaczeniem na rzeź. Inicjatywa bardzo pożyteczna i gospodarczo wskazana, należałoby ją rozszerzyć, zorganizować i finansowo poprzeć.

PRZEMYSŁ ROLNICZY

Najpoważniejszym przemysłem rolnym na ziemiach żyznych jest **cukrownictwo,** a na ziemiach lżejszych, ziemniaczanych — **gorzelnictwo.** Zakłady przemysłowe wyszły z okresu wojny mocno zniszczone, obecnie jednak mamy już na terenie województwa 5 czynnych cukrowni (w tym 3 odbudowane), które obsługują również częściowo tereny województw olsztyńskiego i szczecińskiego, oraz 53 gorzelni rolniczych, a do odbudowy pozostaje ich jeszcze 47. Plantacje buraków cukrowych i ziemniaków wzrastają z każdym rokiem, a wyniki produkcji zarówno przemysłu cukrowniczego, jak i gorzelniczego znacznie przewyższają zapotrzebowanie województwa. Produkcja cukrowni dała nam 31.000 ton cukru, a gorzelnie wyprodukowały 3 mil. litrów 100% okowity. W roku 1949 projektuje się zwiększenie produkcji o 50%. Należy podkreślić, że maksymalne możliwości produkcyjne są co najmniej dwukrotnie większe.

Drugi z kolei — **przemysł włókienniczy** — reprezentowany jest przez roszarnie lnu i konopi w **Lęborku i Malborku.** Roszarnia w Lęborku, częściowo odbudowana, jest czynna, natomiast w Malborku nie została odbudowana z powodu nieuzyskania na ten cel kredytów. Choć może ona przerabiać i len, ale specjalnie nastawiona jest na przerób konopi.

W bieżącym roku zakontraktowanych zostało mniej więcej po 1.000 ha lnu i konopi.

Następną gałęzią przemysłu rolnego, która ma w naszych warunkach duże szanse rozwoju, jest **przemysł tłuszczowy.** Posiadamy obecnie 4 zakłady tego przemysłu, zjednoczone w tzw. Portowe Zakłady Przemysłu Tłuszczowego i Olejarskiego. Dwa z nich — „Oleo“ i „Żuławy“ mają nowoczesne urządzenia ekstrakcyjne. Dotąd pracowały one przeważnie na surowcu importowanym. Już jednak w tym roku „Żuławy“ będą przerabiać wyłącznie surowiec krajowy, a mianowicie rzepak, którego uprawa na żyznych madach żuławskich ma doskonałe warunki rozwoju.

Ostatnim wreszcie, w kolejności produkowania przez nasz teren surowców, będzie **przemysł przetwórczy owocowo-warzywny.** Warunki klimatyczne nie są specjalnie sprzyjające dal sadownictwa, a po części i warzywnic-

twa, a miasta portowe mają duże zapotrzebowanie na warzywa i owoce w stanie świeżym, należałoby więc raczej ośrodki tego przemysłu rozwijać w okolicach pozbawionych naturalnego rynku zbytu.

Przemysł mięsny, z uwagi na słaby stan hodowli trzody chlewnej, spowodowany głównie jeszcze do niedawna jej nieopłacalnością (ze spadkiem ceny ziemniaków obecnie warunki nieco się polepszyły) jest na razie dopiero w zaczątku. Posiadamy dwie bekoniarnie, obliczone na przerób 50 tysięcy sztuk nierogacizny rocznie.

MELIORACJA

Roboty melioracyjne głównie koncentrują się na Żuławach przy ich osuszaniu i związanych z tym innymi robotami. W roku 1945 rozporządzano na ten cel kredytem ca 12 mil. zł., zużytych przeważnie na zasypywanie wyrw w wałach wiślanych i innych, poczynionych przez Niemców, celem spowodowania zalewu. W roku 1946 uzyskano 47 milionów złotych, a dopiero rok 1947, w którym uzyskano na odwodnienie Żuław 384 mil. zł. zaznaczył się większym efektem pracy, gdyż w tym jednym roku odwodniono przeszło 116 tysięcy ha, osuszono 32 tys. ha, dokonano renowacji rowów i kanałów ogólnej długości 3.782 km., uruchomiono 96 pomp i wyremontowano 11.

Poza tym były prowadzone roboty poza terenem Żuław, głównie przy konserwacji rzek i kanałów, odbudowywaniu śluz i kopaniu nowych rowów.

Po raz pierwszy zastosowana obowiązkowa praca szarwarkowa dała dobre wyniki, gdyż przy zużyciu 92.410 roboczo/dni, oczyszczono 1.326 km. rowów i zasypano 240.110 m³ rowów przeciwczołgowych.

W bieżącym roku mają być wykonane prace melioracyjne, związane z przebudową ustroju rolnego (drenowanie, kopanie, konserwowanie melioracji podstawowych) oraz dalsze prace nad odwodnieniem Żuław, przy czym zaplanowano: umocnienie brzegów rzek na długości 50 km., renowację 2.000 km. rowów, odwodnienie 20.000 ha, osuszenie 10.000 ha i odbudowę 15 stacji pomp.

Na wszystkie te prace przyznano różnych kredytów na ogólną sumę 384.100.000 złotych.

W roku 1949 zostanie zakończona renowacja systemów osuszających na Żuławach i ulepszenie tych fragmentów, które z tych, czy innych względów musiały być dokonane prowizorycznie, a oprócz tego zostaną opracowane projekty techniczne, wykonanie których planowane jest w dalszych latach, a mianowicie:

1) budowa 3 nowoczesnych stacji pomp na Żuławach Gdańskich, Elbląskich i Malborskich, kasujących szereg mniejszych pompowni i scalających po kilka przestarzałych polderów w jeden system na ogólnym obszarze ca 25.000 ha;
2) rozpracowanie melioracji rozległej niziny rzeki Łeby i terenów przyległych do jeziora Łebskiego i Sarskiego w powiecie lęborskim;
3) zaplanowanie szerokiej akcji eksploatacji przemysłowej dużych obszarów torfowisk w powiatach lęborskim i morskim;
4) regulacja rzek Węgiernicy i Piesienicy;
5) wszczęcie akcji wykonawczej budowy studzien i zaopatrzenia ludności 150 wsi na Żuławach w wodę oraz zakładania łąk i pastwisk.

Ogólny koszt tych inwestycji i renowacji obliczony został na 514 milionów złotych.

Niezmiernie ważnym zagadnieniem dla rozwoju rolnictwa, a w szczególności na Żuławach, jest kultura łąk i pastwisk. Dużą przeszkodą jest brak nasion traw łąkowych i tę lukę należałoby jak najprędzej uzupełnić przez zakładanie kultur traw łąkowych.

TECHNICZNA OBSŁUGA ROLNICTWA

Z zupełnie słusznym i koniecznym dążeniem do motoryzacji i mechanizacji rolnictwa, co pociągnie za sobą bardzo poważne wkłady, staje się nieodzowną rzeczą zapewnienie rolnictwu sprawnej i fachowej obsługi, używanych w gospodarstwach rolnych, motorów, maszyn i narzędzi rolniczych.

W roku 1948 z kredytów bankowych zostało przeznaczone 30 mil. zł. na remont i wyposażenie ośrodków remontowych maszyn, przy czym 15 mil. zł. przewidziane jest na zakup 15 obrabiarek. O ile będą możliwości zakupu obrabiarek, cała suma zostanie wykorzystana. Organizacja obsługi przewidziana jest w ten sposób, że w miastach powiatowych mają powstać większe i lepiej wyposażone zakłady mechaniczne, zdolne do wykonywania wszystkich bardziej poważnych i precyzyjnych prac remontowych, w gminach natomiast warsztaty, zadaniem których byłaby naprawa mniej skomplikowanych uszkodzeń, względnie wymiana części zapasowych.

Dla ułatwienia prac T. O. R.-u należałoby dążyć do możliwego ujednostajnienia używanych typów traktorów i maszyn rolniczych, oraz do zapewnienia im odpowiednich części zamiennych, brak których, jak obecnie, odbija się fatalnie na wydajności np. traktorów.

Drugą ważną przeszkodą jest brak wyszkolonych i sumiennych traktorzystów. Na kilkuset doraźnie przeszkolonych traktorzystów, tylko kilkudziesięciu pozostało na wsi przy traktorach, pozostali przenieśli się do innych zajęć.

Należy dążyć do rekrutowania kadr traktorzystów możliwie ze środowiska wiejskiego, z grona samych rolników, lub ich synów, wywrze to dodatni wpływ zarówno na wydajność traktorów, jak też na ich stan.

ELEKTRYFIKACJA

Motoryzacja i mechanizacja rolnictwa powinna być uzupełniona jego elektryfikacją nie tylko ze względu na oświetlenie, ale co ważniejsza, jako na tanią siłę pędną, znajdującą szerokie zastosowanie w gospodarstwie podwórzowym, a przy uzupełnieniu traktorami elektrycznymi, co ma już miejsce w Związku Republik Sowieckich, również i przy pracach uprawowych w polu.

Jako pierwszy obiekt, który powinien być zelektryfikowany, wysuwają się Żuławy z kilku powodów. Pierwszy jest ten, że posiadając najurodzajniejsze gleby, położone w trójkącie miast portowych: Gdańsk — Elbląg —

Tczew, ten ostatni jako pomocniczy port przeładunkowy i stanowiący najpoważniejszy węzeł kolejowy, Żuławy powinny ze względów gospodarczych jak najprędzej stanąć na wyżynie intensyfikacji i maksymalnej produkcji rolnictwa. Drugim powodem jest ta okoliczność, że już przed wojną były w znacznym stopniu zelektryfikowane i część linii elektrycznych została już odremontowana i uruchomiona. Wielce pożądanym byłoby, żeby w roku 1949 mogły być uruchomione i pozostałe linie, a w latach następnych stopniowo pozostałe powiaty, zachowując pierwszeństwo dla okolic o lepszych i intensywniejszych gospodarstwach, jeżeli temu nie stawałyby na przeszkodzie względy techniczne.

DOTYCHCZASOWY EFEKT INWESTYCJI PAŃSTWOWYCH I DALSZE KIERUNKI INWESTYCYJNE

Inwestowanie w rolnictwie różni się zasadniczo od inwestowania przemysłu, komunikacji, czy też innych dziedzin życia gospodarczego. W rolnictwie bowiem większość wkładów dokonywują rolnicy czy to pod postacią pracy, czy też własnych środków finansowych. Inwestycje państwowe natomiast muszą być dokonywane tam, gdzie nie docierają lub nie wystarczają możliwości wsi.

Dotychczas inwestycje państwowe spowodowały: prawie całkowite przywrócenie Żuław do użytkowania rolnego, duże tempo prac, związanych z przeprowadzeniem reformy rolnej, wydatnie przyczyniły się do zmniejszenia odłogów i częściowej odbudowy zagród wiejskich, zagospodarowania rolniczego obiektów państwowych i instytucji publicznych, odbudowę i uruchomienie gorzelń rolniczych oraz okazały dużą pomoc w podniesieniu produkcji rolnej i zwierzęcej.

To były fundamentalne zadania przy zagospodarowaniu naszego województwa.

Ogólnym założeniem na przyszłość powinno być dążenie do zwiększenia wydajności, zarówno z jednostki przestrzeni, jak i z produkcji zwierzęcej, położenie w produkcji rolnej większego nacisku na uprawę roślin możliwie wysokowartościowych, a więc: oleistych, przemysłowych, okopowych, a także pastewnych dla stworzenia odpowiednich warunków dla rozwoju hodowli i w ten sposób podniesienia jej wytwórczości. W naszych warunkach ze względu na porty i spodziewany duży rozrost naszych miast portowych, powinno być również uwzględnione wzmożenie warzywnictwa, sadownictwa, a także pszczelarstwa ze względu zarówno na dobre warunki dla wyzyskania pracy pszczół, jak również dla ich dodatniego wpływu na zwiększenie plonów roślinnych, dzięki współpracy ich w zapylaniu roślin. Jedwabnictwo i hodowla zwierząt futerkowych, szczególnej nadających się dla małych gospodarstw powinny również znaleźć uwzględnienie.

Bardzo ważnym zagadnieniem, od którego w dużym stopniu uzależniony jest rozwój produkcji rolnej, staje się sprawa opłacalności zbytu.

W obec ogromu zadań zarówno technicznych, jak i gospodarczych, które poszczególny rolnik ma i w większym stopniu jeszcze będzie miał do rozwiązania, staje się koniecznym organizacyjne skupienie wszystkich rolników dla roztoczenia nad nimi skutecznej opieki fachowej i kierowania ich pracą i wysiłkami planowo, zgodnie z wymogami Państwa.

LEŚNICTWO WOJ. GDAŃSKIEGO

Lasów państwowych, samorządowych i prywatnych jest w województwie 222.000 ha, z czego w administracji Gdańskiej Dyrekcji Lasów Państwowych jest 200.000 ha, produkujących surowiec drzewny.

Jednym z najważniejszych zadań, jakie stoją przed Dyrekcją, jest zalesienie wyrębów wojennych, nieużytków rolnych oraz pewna część ziemi ornej, łąk i pastwisk, nie nadających się do użytkowania rolnego w tzw. powiatach kaszubskich. Łącznie pod zalesienie przewiduje się do 200 tys. ha. Po wykonaniu tego zadania lesistość w województwie wzrosłaby do 35%. Do roku bieżącego zalesiono łącznie z wyrębami rocznymi 7.200 ha, na rok 1949 planuje się zalesienie 9.000 ha, w roku 1950-tym— 12 tys. ha, a w następnym 6-leciu będzie można zalesić ca 90 tys. ha. Całe prace zalesieniowe przy tempie roku 1949 — 50 potrwają 20 lat. Pod względem nasion potrzebnych do produkcji sadzonek, Dyrekcja jest zupełnie samowystarczalna, produkując je z nadwyżką. W ciągu 4-ch lat założono szkółek na powierzchni 130 ha i kredyty inwestycyjne na szkółki winny wzrastać proporcjonalnie do nasilenia akcji zalesieniowej.

Roczna eksploatacja drewna nie przekracza ilości rocznego przyrostu i plan jest wykonywany w 100%, odczuwa się tylko brak robotnika miejscowego, który musi być zastępowany sprowadzanym sezonowo robotnikiem obcym.

Przemysł tartaczny, spuścizna po Niemcach, będąc obliczony na drewno importowane z Polski i Rosji jest nadmiernie do naszych potrzeb rozbudowany, częściowo przestarzały, więc pewna ilość tartaków będzie musiała być zlikwidowana. Nadmienić należy, duże znaczenie będącej w budowie fabryki płyt pilśniowych w Czarnej Wodzie, obliczonej na przerób różnych odpadków drzewnych przemysłu tartaczno-stolarskiego i gorszych gatunków drewna. Przy rozwinięciu uprawy konopi przede wszystkim, a także lnu, odpadki roszarniane mogłyby pokaźnie zasilić pilśniarnię, przyczyniając się znacznie do zaoszczędzenia drewna i podnosząc zarazem opłacalność kultury roślin włóknistych.

Bardzo ważnym zagadnieniem jest zmiana użytkowania lichych, piaszczystych gruntów, rolniczo nieopłacalnych, a użytkowania rolniczego na bardziej racjonalne użytkowanie leśne. Tego rodzaju gruntów w powiatach — kościerzyńskim, kartuzkim, częciowo starogardzkim, lęborskim i morskim, ostrożnie licząc, jest 50.000 ha. Biedne te gospodarstwa o minimalnej produkcji, nie zapewniającej znośnego utrzymania rodzinie, są ciężarem, gdyż nie przyczyniają się do zwiększenia dochodu społecznego ani bogactwa narodowego. Bezwarunkowo winny one ulec likwidacji, a ludność kaszubska osadzona na lepszych, żyźniejszych glebach, na których, mając wyrobione podejście i zrozu-

mienie rolnicze, prędko dostosowałaby się do zmienionych warunków, pracując wydatniej i nie marnotrawiąc cennych sił.

Wspomnieć jeszcze należy o sposobie przydziału kredytów, wykorzystanie których związane jest ściśle z pewnymi pracami sezonowymi czy też terminami. Kredyty takie na równi z innymi uruchamiane są kwartalnie, co mija się z celem, gdyż mogą być one wykorzystane tylko w pewnym ściśle określonym czasokresie i to od razu w 100%. Weźmy dla przykładu zalesianie. Roboty te mogą być wykonane tylko wiosną, kredyt otwarty na 1 lipca i później nie może być wykorzystany w bieżącym roku. Mniej więcej tak samo przedstawia się sprawa z zakupem licencjonowanych sztuk hodowlanych. Na moment zakupu potrzebny jest cały kredyt, a nie tylko jego część. Wynika z tego, że kredyty tego rodzaju winny być uruchamiane w całości przed terminem wykonania prac, po uprzednim ustaleniu go z odpowiednimi resortami ministerialnymi.

Praca nad odbudową rolnictwa gdańskiego rozpoczęta została w bardzo trudnych warunkach, jednak opory w ciągu trzech lat zostały złamane i przyszłość przedstawia się jasna i wyraźna. Może stosunkowo nieduży okres czasu pozwoli nam z dumą stwierdzić, że Polacy są lepszymi gospodarzami tej ziemi, niż eksploatujący ją poprzednio najeźdźcy.

W następnym numerze:
nasz korespondent rzymski
Igor Argamante
o stosunkach gospodarczych POLSKO - WŁOSKICH

Rybołówstwo Morskie

PLAN POŁOWÓW BAŁTYCKICH NA I PÓŁROCZE PRZEKROCZONY.

W pierwszym półroczu 1948 roku wyniki połowów bałtyckich osiągnęły cyfrę ok. 25.050 ton ryb. W ten sposób plan połowów, w tym okresie przewidujący 18.733 ton, został przekroczony o 33%. Złowiono o 6.317 ton ryb więcej, niż planowano. Jest to jeden jeszcze wielki sukces na drodze rozwojowej rybołówstwa morskiego.

Dla łatwiejszego uzmysłowienia sobie zwycięskiego postępu w tej dziedzinie gospodarczej, wystarczy porównać wynik przytoczony z wynikiem I-go półrocza roku 1947 i 1946.

1946 r.	9.119 ton ryb
1947 r.	16.788 „ „
1948 r.	25.050 „ „

SILNIKI DLA RYBOŁÓWSTWA ZALEWOWEGO.

Morska Centrala Handlowa po zapoznaniu się w ostatnim czasie z rzeczywistymi potrzebami rybołówstwa na Ziemiach Odzyskanych, postanowiła zakupić na potrzeby tamtejszego rybołówstwa zalewowego większą ilość małych, szopnych silników łodziowych. Bierze się pod uwagę silniki o mocy 5,6/7, 8/10 i 14/16 KM. Zakupu zamierza dokonać Morska Centrala Handlowa z własnych funduszów.

Należy przypuszczać, że zamówienie, łącznie ponad 40 silników, zostanie przez odpowiednie władze zatwierdzone. Dostawy tych silników należałoby się spodziewać już wczesną jesienią.

NARADA RYBACKA W KOŁOBRZEGU.

Narada Rybacka w Kołobrzegu odbędzie się ostatecznie w dniach 27 i 28 sierpnia br.

Organizatorom tej Narady przyświecają 3 zasadnicze cele:

1. Zarysować i ustalić pozycję rybołówstwa morskiego w całokształcie gospodarki narodowej.
2. Ustalić wyraźny stosunek między głównymi elementami rybołówstwa morskiego, zarówno w przekroju dzisiejszej sytuacji, jak też w odniesieniu do pilnych potrzeb na przyszłość.
3. Wytknąć wyraźne wytyczne programu postępu technicznego w rybactwie i ustalić pozycję rybaka w nowym układzie społeczno-gospodarczym.

Do wzięcia udziału w naradzie i opracowania referatów, jakie będą na niej wygłaszane, zaproszono osoby reprezentujące wszystkie zainteresowane resorty gospodarcze oraz najlepszych znawców przedmiotu. Referaty obejmą swą treścią całokształt zagadnień, związanych z rozwojem rybołówstwa morskiego.

TRAWLERY RADZIECKIE OCZYSZCZAJĄ PORT GDYŃSKI.

Kapitanat Portu w Gdyni zakomunikował, że od dnia 13. VII. br. trawlery marynarki radzieckiej: „T 183" i „T 181" przeprowadzają sprawdzające trałowania portu na trasie Bas. VII — Kanał Portowy — Avanport — Wejście Północne.

W związku z powyższym wydane zostało zarządzenie, nakazujące wszystkim jednostkom, poruszającym się w porcie podczas trałowania, by trzymały się jak najdalej od trawlerów. Linię trałowania podczas tych prac można przecinać w odległości nie mniejszej, jak 600 mtr., za rufą trawlerów.

DZIAŁALNOŚĆ BANKU RYBAKÓW MORSKICH W GDYNI.

W dniu 5 czerwca br. odbyło się Walne Zgromadzenie członków Banku, na którym Zarząd i Rada Nadzorcza złożyli sprawozdanie z działalności za rok 1947.

Ze sprawozdania tego wynika, że w okresie sprawozdawczym Bank potroił sumy bilansowe, zwiększając w tym stosunku udziały, lokaty i udzielone pożyczki.

W ciągu 1947 r. Bank udzielił 75.207.928.— zł. kredytu, umożliwiając tym samym 624 członkom urządzenie częściowe względnie całkowite warsztatu pracy.

Zespół członkowski stale wzrasta i Bank Rybaków Morskich jest na najlepszej drodze rozwoju.

Celem umożliwienia rybakom-obcokrajowcom, dokonywującym połowów na naszych wodach, wymiany walut, Ministerstwo Skarbu upoważniło Bank Rybaków Morskich do skupu dewiz.

Upoważnienia te posiadają również placówki Banku w Helu i Władysławowie.

ZESPÓŁ CHŁODNICZY POWRÓCIŁ Z PIERWSZEJ PODRÓŻY DO CZECHOSŁOWACJI.

W dniu 8 lipca powrócił z pierwszej podróży do Czechosłowacji kolejowy zespół chłodniczy, który wyruszył z Gdyni w dniu 2 lipca. Zespół chłodniczy odbył tę podróż w rekordowym czasie 6 dni.

Jest to jeden z omawianych już przez nas zespołów chłodniczych, zmontowanych w Stoczni Gdańskiej.

W Czechosłowacji wzbudził on pewnego rodzaju sensację, która odbiła się echem w prasie czechosłowackiej. Urządzenia chłodnicze działały przez cały czas podróży bez zarzutu. Ryba przyszła w doskonałym stanie. Jakość eksportowanej przez nas ryby, dzięki coraz bardziej poprawiającym się warunkom technicznym transportu, pozwala rokować umocnienie się na rynku zagranicznym.

W niedługim czasie, po odbyciu próbnej podróży w kraju, wejdzie do służby eksportowej drugi z kolei zespół chłodniczy.

Rybołówstwo Morskie

BUDOWA TABORU KUTROWEGO.

Na zamówienie M. C. H. Stocznie Rybackie Sp. z o. o. podjęły się budowy, spuszczenia na wodę i kompletnego wykończenia 10 kutrów rybackich typu „KU 134".

Budowa tych kutrów będzie finansowana z funduszów przewidzianych w planie inwestycyjnym na rok 1948.

SZKOLENIE RYBAKÓW.

Liczne w ostatnich czasach wypadki utonięcia rybaków wynikały zazwyczaj z braku odpowiedniego doświadczenia i wiadomości z dziedziny ratownictwa, powodują więc konieczność szkolenia rybaków na morzu.

W związku z tym Morski Urząd Rybacki w Gdyni w porozumieniu z Morskim Instytutem Rybackim i Zjednoczeniem Rybaków wytypował dwóch doświadczonych rybaków z Karwi, którzy wyjechali w teren w charakterze instruktorów.

Instruktorzy poprowadzą szkolenie rybaków w zakresie żeglarstwa i bezpieczeństwa na morzu oraz podadzą praktyczne wskazówki z zakresu rybołówstwa łódkowego, sieciarstwa itp.

Czas szkolenia Urząd przewiduje na 3 tygodnie w każdej miejscowości rybackiej. Należy przypuszczać, że rybacy ze Świbna, Mikoszewa, Stegny, Ścieżek, Kątów, Łysicy, Wschodnich i Zachodnich Górek w pełni wykorzystają sposobność szkolenia się na zorganizowanym kursie objazdowym.

Poziom osiągniętego wyszkolenia MUR będzie brany pod uwagę przy wydawaniu w 1949 roku stałych kart rybackich.

POLSKI STATEK HYDROGRAFICZNY ROZPOCZYNA PRACĘ.

Administracja polskich portów otrzymała ostatnio statek hydrograficzny o nazwie „ZODIAK". W pierwszym rzędzie statek będzie służył do łowienia pław dryfujących i zakładania nowych pław w rejonie portów: Gdynia, Gdańsk, Ustka.

W dalszym planie „Zodiak" będzie prowadził wszelkie prace badawcze, jak: sondaż, badanie wody morskiej itd. Załoga składa się z 18 ludzi.

„Zodiak" jest trawlerem amerykańskim, otrzymanym z demobilu. Rozwija on szybkość 14 węzłów.

ODBUDOWA LATARNI MORSKICH.

Na zlecenie Szczecińskiego Urzędu Morskiego przystąpiono do odbudowy latarni morskiej w miejscowości Niechorze. W najbliższym czasie rozpoczną się również prace remontowe przy latarni morskiej w Kołobrzegu.

FUZJA SPÓŁDZIELNI RYBACKICH.

Trzy spółdzielnie rybackie: „Wspólnota Morska", i „Rybak" połączyły się w jedno przedsiębiorstwo p. n. „Wspólnota Morska". Nowe przedsiębiorstwo zabezpieczyło również placówki gospodarcze i majątek spółdzielni „Albatros". W dyspozycji „Wspólnoty Morskiej" znajdują się obecnie solarnie i wędzarnie ryb w Gdyni, Gdańsku, Górkach Wschodnich i Ustce oraz fabryka lodu w Ustce. Zarząd mieści się w Gdyni, przy ul. św. Piotra 15, oddziały w Gdańsku i Ustce.

STOCZNIE RYBACKIE PRZYGOTOWUJĄ SIĘ DO SERYJNEJ PRODUKCJI TRAWLERÓW.

Polskie stocznie rybackie przygotowują się intensywnie do podjęcia seryjnej produkcji trawlerów dalekomorskich o długości 28 m., których budowę przewiduje sześcioletni plan gospodarczy.

Równocześnie stocznie przystępują do instalowania urządzeń dających możność podnoszenia statków rybackich do 55 m. długości, co pozwoli na dokonywanie remontów tych jednostek.

W ramach odnośnych prac przewiduje się na rok 1949 naprawę pozostałej części nabrzeża Reperacyjnego w basenie rybackim w Gdyni, oraz zainstalowanie tam wyciągu. Będzie to połączone z koniecznością usunięcia wraku doku pływającego leżącego przy wymienionym nabrzeżu.

Objęta niedawno b. stocznia niemiecka w Świnoujściu ma być również wykorzystana dla realizacji planu w zakresie produkcji i remontu dalekomorskich jednostek rybackich. Wymaga to m. in. oczyszczenia dna kanału w części przylegającej do terenu stoczni

DALSZE ZWIĘKSZENIE POLSKIEJ FLOTYLLI RYBACKIEJ.

W porcie angielskim Great Yarmouth został przyjęty przedwojenny polski luger motorowy „Korab II" rewindykowany staraniem Polskiej Misji Morskiej w Londynie.

Ponadto został zakupiony dla Polski belgijski trawler „Van Oost", który pod polską nazwą „Merkury" bierze już udział w połowach dalekomorskich.

PRACE W PORTACH RYBACKICH.

Zostały rozpoczęte roboty przy umocnieniu portu rybackiego w Helu. Obecnie prowadzona jest zwózka pali drewnianych.

We Władysławowie rozpoczęto budowę baraku na warsztat ślusarski dla remontów kutrów. Po ukończeniu budowy baraku zostanie zainstalowane urządzenie do wyciągania kutrów na ląd. Ukończenie odnośnych prac przewidywane jest w lipcu rb.

Kronika portu szczecinskiego

PRZEŁADUNKI PORTU SZCZECIŃSKIEGO

Port szczeciński przekroczył cyfrę 1.000.000 ton towarów przeładowanych od 1 stycznia rb.

O wielkich postępach dokonanych w zakresie usprawnienia portu w Szczecinie świadczy najlepiej porównanie z obrotami towarowymi z roku 1947.

W drugim półroczu r. ub. obroty Szszecina wynosiły 603.000 ton, zaś przez cały rok 1947 nie osiągnęły więcej jak 723.000 ton. Natomiast pierwsza milionowa cyfra przeładunku w historii polskiego Szczecina uzyskana została w rb. w przeciągu mniej niż 6 miesięcy.

W maju przeładunek wyniósł 271.000 ton.

REKORDOWE OBROTY I RUCH STATKÓW W PORCIE SZCZECIŃSKIM.

W miesiącu czerwcu br. morskie obroty towarowe portu szczecińskiego wyniosły 200.013,1 ton, bijąc w ten sposób o 9 tys. ton rekord przeładunkowy z miesiąca maja br. Łącznie w ciągu 6 miesięcy br. Szczecin przeładował 1 milj. 70 tys. ton towarów, osiągając przeciętną przeładunku miesięcznego ponad 170 tys. ton, co stanowi wzrost w stosunku do średniej miesięcznej 1947 r. o 122%.

W miesiącu czerwcu na wejściu i wyjściu znajdowało się łącznie 506 statków o pojemności ponad 1/4 milj. NRT reprezentujące bandery 7 państw.

BUDOWA BAZY RYBACKIEJ W ŚWINOUJŚCIU

Prace przy budowie bazy rybackiej w Świnoujściu postępują naprzód. Z początkiem lipca rb. rozpocznie się palowanie terenów, na których zostanie wybudowana wielka chłodnia rybna.

KURS DLA ROBOTNIKÓW PORTOWYCH W SZCZECINIE.

Staraniem Szczecińskiego Urzędu Morskiego zostanie zorganizowany kurs dla robotników portowych, zatrudnionych przy pracach przeładunkowych. Kurs będzie miał na celu podniesienie u robotników kwalifikacji fachowych, pozwalających na zajęcie stanowisk przodowników, wincmanów i lukowych. Czas trwania — 1 miesiąc.

W SPRAWIE NAZWY PORTU „DARŁOWO".

W związku z wiadomościami rozpowszechnianymi ostatnio o zmianie nazwy portu „Darłowo" na „Darłówko", Ministerstwo Żeglugi wyjaśnia, iż nazwa portu i latarni morskiej „Darłowo" pozostaje niezmieniona. Natomiast nazwa „Darłówko". stosuje się tylko do osady leżącej przy ujściu rzeki Wieprz.

WZNOWIENIE DZIAŁALNOŚCI STREFY WOLNOCŁOWEJ.

Ministerstwo Skarbu zawiadomiło tutejszą Izbę, że z dniem 1 sierpnia 1948 r. zostanie wznowiona działalność wolnego obszaru celnego w Gdyni, ustanowionego rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 19 października 1934 r. (Dz. U. R. P. Nr. 92, poz. 825).

AGENCI ZAGRANICZNI UBIEGAJĄ SIĘ O PRZEDSTAWICIELSTWO POLSKICH FIRM ARMATORSKICH.

Firma „Near East Engineering Corporation" P. O. Box 2122 Haifa — Palestine, zwróciła się do Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, z prośbą o podanie nazwy i adresu polskich firm armatorskich, które byłyby zainteresowane w wyznaczeniu swoich agentów w portach palestyńskich.

SPRAWA JEDNOLITEJ INTERPRETACJI KLAUZULI „FOB" ORAZ KWESTIA. „CZY STATEK ZOBOWIĄZANY JEST DO PROCENTOWEGO ZMNIEJSZENIA PRZEWIDZIANEJ CHARTEREM DZIENNEJ NORMY WYŁADUNKOWEJ, JEŻELI WINDY OKRĘTOWE UŻYWANE DO WYŁADUNKU, Z JAKICHKOLWIEK POWODÓW SIĘ ZEPSUŁY".

Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni zwróciła się do radców Izby oraz do fachowców z prośbą o wypowiedzenie się w wymienionych kwestiach. Ponieważ poszczególne wypowiedzi różnią się, przeto Izba postanowiła sprawy te oddać do rozstrzygnięcia i ustalenia Komisji Morskiej.

WYCIECZKA „ORBISU" DO CZECHOSŁOWACJI.

Z okazji jesiennych Targów Praskich wyjedzie z Polski do Czechosłowacji wycieczka przedstawicieli sfer gospodarczych z ramienia trzech sektorow, organizowana przez „Orbis". Województwo gdańskie otrzymało 10 miejsc, przy czym ogólny koszt wycieczki wyniesie zł. 30.000.— od osoby. Wycieczka trwać będzie od 5 do 17 września 1948 r. i wyjedzie z Warszawy.

Zgłoszenia kierować należy do P. B. P. „Orbis" w Gdańsku Pl. 1 Maja 1, tel. 314-66 **do dnia 25 lipca 1948 r.**

WYWÓZ PAMIĄTEK Z KRAJU PRZEZ MARYNARZY STATKÓW OBCYCH.

W związku z wystąpieniem Izby w sprawie wywozu wyrobów sztuki ludowej jako pamiątek z kraju przez marynarzy statków obcych, Ministerstwo Przemysłu i Handlu zezwoliło na wywóz drobnych przedmiotów o charakterze pamiątek lub upominków przez marynarzy, zwłaszcza obcych statków, oraz podróżnych z tym, że **waga tych przedmiotów nie może przekraczać 500 gr.** Zezwolenie to nie dotyczy artykułów żywnościowych, środków leczniczych, artykułów akcyzowo-monopolowych, oraz wszelkich precyzyjnych narzędzi, instrumentów, przyrządów i aparatów, jak mikroskopy, lornetki, aparaty fotograficzne itp.

WAŻNE DLA HANDLU RYBNEGO.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Gdańsku zawiadomiła Izbę, że liczne firmy prywatne w dalszym ciągu nadają przesyłki drobnicowe ryb po odjeździe wyznaczonych pociągów pasażerskich ze stacji Gdynia (w kierunku Katowic po godz. 17-ej, w kierunku Wrocławia po godz. 12 i 19, w kierunku Warszawy Głównej po godz. 22.00, w kierunku Łodzi po godz. 24-ej), powodując tym ogólne zamieszanie w planowym przewozie, a towar, z uwagi na upały letnie i okrężny przewóz z kilkakrotnym przeładunkiem w drodze, narażają na zepsucie.

W związku z powyższym Dyrekcja prosi, by firmy rybne, w zrozumieniu własnych interesów, dostosowały czas nadawania przesyłek drobnicowych ryb do czasu odjazdu wyznaczonych pociągów (najpóźniej na 1 godzinę przed odjazdem pociągu).

Nadmienia się, że Dyrekcja będzie zmuszona wydać poszczególnym stacjom polecenie żądania od nadawców przesyłek ryb, nadawanych po odjeździe pociągów — oświadczeń, że przyjmują wszelką odpowiedzialność za wysłanie ryby poza planem.

FURMANI I SZATNIARZE SĄ PRZEDSIĘBIORCAMI.

Na podstawie wyjaśnienia Ministerstwa Przemysłu i Handlu z dnia 18. V. 1948 r. D. P. H./V/8/1118/274, Izba podaje do wiadomości, że szatniarze i furmani, zatrudniający siły najemne, które wykonują ich czynności, winni ubiegać się o zezwolenie na prowadzenie przedsiębiorstwa.

KONCESJONOWANIE HURTU MIĘSENGO.

W związku z koncesjonowaniem hurtu mięsnego zostały powołane przez Gdańskiego Delegata Komisariatu do Spraw Organizacji Gospodarki Mięsnej, dwie komisje dla opracowania danych terenowych. Do Komisji tych Izba wydelegowała dwóch przedstawicieli ze Zrzeszenia Kupców Handlujących Trzodą, Bydłem i Końmi.

WAŻNE DLA PRZEDSIĘBIORSTW HURTOWYCH.

Jak wynika z pisma Biura Koncesjonowania z dnia 22. VI. 1948 r. Ministerstwo Przemysłu i Handlu zażądało niezwłocznego przedstawienia wszystkich podań o zezwolenie na prowadzenie przedsiębiorstw hurtowych następujących branż:

warzywniczo-owocarskiej,
opałowej,
włókienniczej,
rozlewni octu i piwa,
papierniczej,
elektrotechnicznej.

W związku z tym odbyło się posiedzenie Komisji Opiniodawczej przy Izbie Przemysłowo-Handlowej, na którym rozpatrzono wnioski przedsiębiorstw handlu hurtowego.

ROZPOCZĘCIE PROWADZENIA PRZEDSIĘBIORSTWA.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu wyjaśniło, że obowiązkowi zgłoszenia rozpoczęcia prowadzenia przedsiębiorstwa w myśl art. 7 prawa przemysłowego, podlegają jedynie przedsiębiorstwa zwolnione od obowiązku uzyskania zezwolenia na prowadzenie handlu. Wszystkie natomiast przedsiębiorstwa winny, w wypadkach, gdy jest to wymagane, uzyskać przed rozpoczęciem działalności zatwierdzenie projektu urządzenia zakładu.

Zrzeszenia kupieckie winny donosić władzy przemysłowej o każdym wniesionym do nich podaniu o zezwolenie na prowadzenie przedsiębiorstw handlowych.

MARŻE ZYSKÓW DLA WARZYWNIKÓW.

Biuro Cen Ministerstwa Przemysłu i Handlu ogłosiło nowy wykaz dopuszczalnych wysokości zysku brutto w handlu detalicznym warzywami i owocami. Nowe marże zarobkowe wchodzą w życie z dniem 15 lipca 1948 r. i wynoszą: dla warzyw gruntowych — 30%, dla owoców ziarnkowych (jabłka, gruszki itp.) — 30% oraz 35% dla świeżych owoców jagodowych, ogrodowych i leśnych pestkowych (truskawki, poziomki, maliny, jagody czarne, porzeczki, czereśnie, wiśnie, śliwki itp).

OGŁASZANIE CEN PRZEZ STAROSTWO POWIATU GDAŃSKIEGO.

Podaje się do wiadomości kupców powiatu gdańskiego, że w tamtejszym Starostwie (Referat Przemysłu i Handlu), został wyłożony do publicznego wglądu:

1) dodatek nr. 18, 19 i 20 do Cennika Centrali Handlowej Przemysłu Chemicznego,
2) cennik Centrali Produktów Naftowych,
3) rozporządzenie Minist. Aprowizacji oraz Ministerstwa Przemysłu i Handlu z dnia 14.XI.1947 r. w sprawie unormowania obrotu mięsem, wędlinami i wyrobami,
4) cennik Centrali Handlowej Przemysłu Elektrotechnicznego,
5) ogłoszone przez Biuro Cen załączniki B nr. 3 i A nr. 3, ustalające zysk brutto na towary spożywczo-kolonialne,
6) cennik nr. 1 na cukier,
7) ustalone przez Departament Finansowy i Biuro Cen, ceny octu.

Morska kronika krajowa

ROZWÓJ ORGANIZACYJNY RESORTU NORSKIEGO.

Po upływie pierwszego roku pracy w charakterze samodzielnego resortu, Ministerstwo Żeglugi posiada 26 podległych urzędów na Wybrzeżu oraz 5 placówek zagranicznych w Londynie, Amsterdamie, Hamburgu, Sztokholmie i Nowym Jorku. Prócz tego podlega Ministerstwu Żeglugi 7 instytucji naukowych i wyszkoleniowych zaś 2 dalsze pozostają w zasięgu kompetencji resortu morskiego. Ponadto Ministerstwo Żeglugi posiada 24 podległe przedsiębiorstwa różnych branż, jak budownictwo statków, żegluga, spedycja, maklerstwo, rybołówstwo morskie i w. in. o rozbudowanej sieci 96 oddziałów.

ODBUDOWA STATKU „WARTA".

Po przeholowaniu do Stoczni Gdańskiej rozpoczęto r. ub. odbudowę wydobytego z wody wraku silnie zbombardowanego, poniemieckiego motorowca „Warta", celem włączenia go w skład polskiej floty handlowej. Obecnie odbudowa statku jest daleko posunięta. Montuje się już nadbudówki, jak również silnik napędowy oraz agregaty pomocnicze. Wykończenie statku spodziewane jest w końcu br. Będzie to jedna z większych jednostek towarowych polskiej floty pełnomorskiej, której pojemność będzie wynosić 5.998 BRT, a nośność 8.500 TDW.

PORTY POLSKIE PRZEKROCZYŁY 25 MILJ. TON PRZEŁADUNKÓW.

W końcu maja rb. porty polskie przekroczyły cyfrę 25.000.000 ton przeładowanych towarów, licząc od chwili otwarcia portu w Gdyni dla żeglugi pełnomorskiej w lipcu 1945 r.

ZNACZNY WZROST PRZEWOZÓW MORSKICH POD POLSKĄ BANDERĄ

W maju br. przewozy morskie na statkach polskiej marynarki handlowej wykazują poważny wzrost. W porównaniu z poprzednim miesiącem przewozy pasażerskie wzrosły o 104%, zaś przewozy towarowe o 54%. Przewieziono około 3.500 pasażerów, oraz około 160.000 ton towarów i blisko 11.000 worków poczty.

JUŻ TRZY POLSKIE STATKI POSIADAJĄ RADAR!

W nowoczesnej żegludze morskiej coraz większe znaczenie zaczynają odgrywać urządzenia radarowe, które zwiększają pewność i bezpieczeństwo nawigacji, zwłaszcza w ciemnościach i podczas mgły. Mimo związanych z tym poważnych kosztów, dwa polskie statki handlowe zostały już zaopatrzone w ten niezwykle pożyteczny przyrząd. Statkami tymi są: nasz największy pasażerski transatlantyk M/S „Batory", oraz turbinowy frachtowiec liniowy S/S „Kiliński". Oba wymienione statki są najszybszymi jednostkami polskiej floty handlowej, gdyż rozwijają przeciętną szybkość 18 węzłów. Ponadto urządzenie radarowe zainstalowane jest na trzeciej jeszcze polskiej jednostce morskiej, mianowicie na statku szkolnym „Dar Pomorza"; daje to uczniom Państwowej Szkoły Morskiej możność praktycznego zaznajomienia się z tym cennym aparatem. Zdaniem zagranicznych znawców, statek „Dar Pomorza" jest prawdopodobnie pierwszą na świecie jednostką żaglową, zaopatrzoną w radar.

MORSKI INSTYTUT BADAWCZY.

Na zarządzenie Ministra Żeglugi prowadzone są obecnie przygotowania do uruchomienia morskiej placówki naukowo - badawczej, pod nazwą: „Morski Instytut Badawczy" (M.I.B.).

M. I. B. będzie miał osobowość prawną prawa publicznego.

Podstawą Instytutu będą Zakłady Naukowo - Techniczne Politechniki Gdańskiej, jak: Zakład Budownictwa Portowego, Zakład Radiotechniki itp.

Współpraca M. I. B. będzie oparta również na kontaktach z innymi instytucjami badawczymi, działającymi w Polsce i zagranicą.

Głównym zadaniem nowej placówki będzie rozpracowywanie problemów naukowych, z dziedziny produkcji stoczniowej oraz w zakresie rozbudowy i eksploatacji portów.

Celem M. I. B.'u będzie usprawnienie i nowatorstwo w omawianych dziedzinach, przez powiązanie nauki z praktyką, jak również opieka nad wynalazczością, zwłaszcza robotniczą i rzemieślniczą, w obrębie tych samych specjalności.

ROK PRACY PORTU W USTCE.

W dniu 17 czerwca minął rok od chwili uruchomienia przeładunków handlowych w porcie Ustka. W okresie rocznym odwiedziło port około 1.000 statków morskich. Obroty towarowe wyniosły około 375.000 ton. W ten sposób port w Ustce całkowicie wypełnił powierzone mu zadanie wzmożenia obrotów polskich portów, przy jednoczesnym odciążeniu wielkich portów w zakresie obsługi mniejszych statków.

MAŁE PORTY WYKONAŁY PRZED TERMINEM 50% ROCZNEGO PLANU PRZEŁADUNKOWEGO.

Małe polskie porty morskie. Ustka, Darłowo i Kołobrzeg przekroczyły w dniu 8 czerwca cyfrę 300.000 ton towarów, przeładowanych od początku roku bież. W ten sposób małe porty wykonały 50% całorocznego planu przeładunkowego na 22 dni przed końcem półrocza. Wysoką sprawność przeładunkową małych portów podkreśla fakt, że na początku bieżącego roku czynny był tylko port w Ustce, natomiast port w Darłowie rozpoczął prace od dnia 29 stycznia, a port w Kołobrzegu dopiero 2 marca.

Morska kronika zagraniczna

SAMOLOT W RYBOŁÓWSTWIE DALEKIEGO WSCHODU.

Pozytywne wyniki pracy wywiadowczej samolotów w rybołówstwie morskim Morza Kaspijskiego skłoniły władze rybackie Związku Radzieckiego do wypróbowania samolotu również i w połowach na Dalekim Wschodzie. Wprawdzie warunki pracy są tam o wiele gorsze, na co składa się m. in. silne falowanie, większe głębokości, duże dystanse, trudniejsze warunki meteorologiczne; tym nie mniej podjęte próby dały pewne pozytywne rezultaty.

W lecie 1947 r. samoloty podjęły systematyczne poszukiwania w Zatoce Piotra Wielkiego ławic makreli i następnie kierowały na nie statki, poławiające okrążelami (niewód o kształcie koszyka).

Interesujące doświadczenia poczynione zostały przy wykonywaniu drugiego zadania, jakim było wyszukiwanie śledzi w wodach Pacyfiku. wzdłuż wschodnich wybrzeży Kamczatki. Początkowo poszukiwania dokonywane były z szybkobieżnych samolotów, które okazywały się jednak nieodpowiednie, gdyż przy dużej średnicy wirażu „gubiły" zauważone ławice. Zastosowano więc samoloty o mniejszej szybkości i spróbowano przy ich pomocy kierować połowami. I w tym wypadku doświadczenia były ujemne. Ławice śledzi reagowały już na szum silnika samolotu, przechodzącego na wys. 200 — 250 m., i szybko opuszczały się na głębię przy zbliżaniu się motorowych statków rybackich.

Aby skutecznie kierować połowami trzeba więc zastosować inny niż dotychczas sposób sygnalizacji. Zaproponowano ustawienie na samolocie i na statku rybackim krótkofalówek; w ten sposób samolot z wys. 400 — 500 m. mógłby naprowadzić statek na ławicę, a następnie wskazać na jaką głębokość zeszły śledzie. Próby takich połowów mają być dokonywane w roku bieżącym.

Dotychczasowe połowy śledzi były przeprowadzane tylko nocą. Zastosowanie samolotu pozwoli również na połowy dzienne. Przy tej sposobności dokonano cennych obserwacji nad ruchami ławic śledzi, zmianą ich kierunków oraz przesuwaniem się na inne niż dotychczas łowiska.

Projektowane jest znaczne rozszerzenie wywiadu samolotowego w rybołówstwie Dalekiego Wschodu, zarówno przy połowach ryb (w pierwszym rzędzie śledzi), jak i przy polowaniu na wieloryby, foki, morsy itp.

Sąd Grodzki w Gdyni

R Mor 41

OGŁOSZENIE

W tutejszym rejestrze statków handlowych morskich wpisano dnia 1 września 1947 r. pod Nr R Mor 41 — parowiec rybacki „Deltra I“ o międzynarodowym sygnale odróżniającym SPAZ. Według świadectwa pomiarowego, wystawionego dnia 23 maja 1947 r. przez Główny Urząd Morski w Gdańsku — Nr 59/47, wynik urzędowego obliczenia wymiaru statku jest następujący: długość: 39.48 m, największa szerokość: 7.4 0m, głębokość: 3.11 m, największa długość przedziału maszynowego: 10.37 m, pojemność brutto: 689.9 m³ czyli 243.78 ton rejestrowych, pojemność netto: 249.0 m³ czyli 87.98 ton rejestrowych. Statek został zbudowany w roku 1920 w stoczni Nobiskrug Werft w Redensburg (dane te nie są udowodnione). Portem ojczystym statku jest Gdynia. Statek był już zarejestrowany przed wojną; z powodu zaginiecia rejestru i przynależnych akt w czasie działań wojennych wpisano na nowo dnia 1 września 1947 r. Właścicielem statku jest: Firma: Połowy Dalekomorskie „Delfin“ Spółka Akcyjna z siedzibą w Gdyni, zapisana w rejestrze handlowym Sądu Okręgowego w Gdyni pod Nr R H B 195. Kuratorem spółki jest Stanisław Terechowicz z Gdyni. Tytuł nabycia: Nabyto od firmy: Leege umową z dnia 15 lutego 1939 r. Wszystkie warunki co do przynależności państwowej właściciela zostały wypełnione.

Sąd Grodzki w Gdyni

Sąd Grodzki w Gdyni

R Mor 51

OGŁOSZENIE

W tutejszym rejestrze statków handlowych morskich wpisano dnia 11 lutego 1948 r. pod nr. R Mor 51 — motorowiec towarowy - jednośrubowy „OKSYWIE“ o międzynarodowym sygnale odróżniającym SPBX. Według świadectwa pomiarowego, wystawionego przez Główny Urząd Morski w Gdańsku dnia 16 września 1947 r. nr. 66/47 wynik urzędowego obliczenia wymiaru statku jest następujący: długość: 59,40 m, największa szerokość: 10,23 m, głębokość: 5.57 m, największa długość przedziału maszynowego: 7.60 m, pojemność brutto: 2173,41 m³, czyli 767,99 ton rejestrowych, pojemność netto: 972,98 m³ czyli 343.81 ton rejestrowych. Statek został zbudowany w stoczni O/Y Crichton — Vulcan A/B w roku 1938 w Abo (Finlandia). Portem ojczystym statku jest Szczecin. Statek był już zarejestrowany przed wojną pod nr. R Mor 158; z powodu zaginiecia rejestru i przynależnych akt w czasie działań wojennych wpisano statek na nowo dnia 11 lutego 1948. Właścicielem statku jest firma: Żegluga Polska Spółka Akcyjna Gdynia, zapisana dnia 28 lutego 1946 r. w rejestrze handlowym dział B Sadu Okregowego w Gdyni pod nr. 106. Przymusowym zarzadca państwowym jest Tadeusz Teper w Gdyni. Wysokość udziału we własności: 100%. Wysokość udziału we własności kapitału polskiego 100%. Motorowiec został zbudowany na rachunek Żeglugi Polskiej Sp. Akc. w Gdyni w stoczni O/Y Crichton Vulcan A/B Abo na podstawie umowy z 15 grudnia 1936 r. Wszystkie warunki co do przynależności państwowej właściciela zostały wypełnione.

Sąd Grodzki w Gdyni

Sąd Grodzki w Gdyni

R Mor 52

OGŁOSZENIE

W tuteiszym rejestrze statków handlowych morskich wpisano dnia 11 lutego 1948 r. pod nr. R Mor 52 — motorowiec towarowy „Lechistan“ o miedzynarodowym sygnale odróżniającym SPAQ .Według świadectwa pomiarowego, wystawionego przez Urząd Morski w Gdyni dnia 14 grudnia 1937 r. nr. 207A M. a.5/37 wynik urzędowego obliczenia wymiaru statku jest następujący: długość 89.30 m, największa szerokość 13.12 m, głębokość: 5.06 m, największa długość przedziału maszynowego: 13.20 m. pojemność brutto: 5395.53 m³ czyli 1906.55 ton rejestrowych, pojemność netto: 2813.00 m³ czyli 994.00 ton rejestrowych. Statek został zbudowany w roku 1929 w stoczni Eriksbergs Mek. Verkstadts A/B w Göteborg (Szwecja). Dane te nie są udowodnione. Portem ojczystym statku jest Gdynia. Statek był już zarejestrowany przed wojną pod Nr. R Mor 140 — z powodu zaginięcia rejestru w czasie działań wojennych wpisano statek na nowo dnia 11 lutego 1948 r. Właścicielem statku jest Firma: Żegluga Polska Spółka Akcyjna Gdynia, zapisana dnia 28 lutego 1946 r. w rejestrze handlowym dział B Sądu Okręgowego w Gdyni pod nr. 106. Przymusowym zarządcą państwowym jest Tadeusz Teper w Gdyni. Wysokość udziału we własności: 100%. Wysokość udziału we własności kapitału polskiego: 100%. Tytuł nabycia: Firma: Żegluga Polska Sp. Akc. w Gdyni nabyła statek od firmy: Angfartygsaktiebolaget Tirfing w Göteborgu umową z dnia 9 sierpnia 1937 r. stwierdzona pisemnym aktem sprzedaży z dnia 28 sierpnia 1937 r. Wszystkie warunki co do przynależności państwowej właściciela zostały wypełnione.

Sąd Grodzki w Gdyni

Sąd Grodzki w Gdyni

R Mor 53

OGŁOSZENIE

W tutejszym rejestrze statków handlowych morskich wpisano dnia 11 lutego 1948 r. pod nr. R Mor 53 — parowiec jednośrubowy „WILNO“ o międzynarodowym sygnale odróżniającym SPAD. Według świadectwa pomiarowego, wystawionego przez Główny Urząd Morski w Gdańsku dnia 16 września 1947 r. nr. 52/47 wynik urzędo-

wego obliczenia wymiaru statku jest następujący: długość: 83.79 m, największa szerokość: 12.12 m, głębokość: 5.44 m, największa długość przedziału maszynowego: 12.50 m, pojemność brutto: 5717,1 m³ czyli 2018,11 ton rejestrowych, pojemność netto: 3177,0 m³ czyli 1121,48 ton rejestrowych. Statek został zbudowany w roku 1926 przez firmę Chantiers Navals w Caen. Dane te nie zostały udowodnione. Portem ojczystym statku jest Szczecin. Statek był już zarejestrowany pod nr. R Mor 33 — z powodu zaginięcia rejestru i przynależnych akt w czasie działań wojennych wpisano statek na nowo dnia 11 lutego 1948 r. Właścicielem statku jest firma: Żegluga Polska Spółka Akcyjna Gdynia, zapisana dnia 28 lutego 1946 r. w rejestrze handlowym dział B Sądu Okręgowego w Gdyni pod nr. 106. Przymusowym zarządcą państwowym jest Tadeusz Teper w Gdyni. Wysokość udziału we własności: 100%. Wysokość udziału we własności kapitału polskiego. 100%. Tytuł nabycia: na podstawie umowy Rządu Polskiego zawartej z firmą: Chantiers Naval w Caen. Wszystkie warunki co do przynależności państwowej właściciela zostały wypełnione.

Sąd Grodzki w Gdyni

Sąd Grodzki w Gdyni

R Mor 59

OGŁOSZENIE

W tutejszym rejestrze statków handlowych morskich wpisano dnia 16 lutego 1948 r. pod Nr. R Mor 59 towarowy statek parowy „LIDA" o międzynarodowym sygnale odróżniającym SPBV. Według świadectwa pomiarowego, wystawionego przez Polski Urząd Marynarki Handlowej w Gdańsku dnia 10 listopada 1938 r. nr. 22 wynik urzędowego obliczenia wymiaru statku jest następujący: długość: 74.04 m, największa szerokość: 11.79 m, głębokość: 4.91 m, największa długość przedziału maszynowego 13.20 m, pojemność brutto: 3926.06 m³ czyli 1387.30 ton rejestrowych, pojemność netto: 2182.55 m³ czyli 771.22 ton rejestrowych. Statek został zbudowany w roku 1938 przez przedsiębiorstwo okrętowe „Swan, Hunter & Wigham Richardson Ltd." w New Castle on Tyne (Anglia). Dane te nie zostały udowodnione. Portem ojczystym statku jest Gdańsk. Statek był już zarejestrowany przed wojną w Polskim Urzędzie Marynarki Handlowej w Gdańsku pod nr. R Mor 21; z powodu zaginięcia rejestru i przynależnych akt w czasie działań wojennych — wpisano statek na nowo dnia 16 lutego 1948 r. Właścicielem Statku jest „Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe Spółka Akcyjna w Gdyni, zapisana w rejestrze handlowym dział B Sądu Okręgowego w Gdyni dnia 28 lutego 1946 r. pod nr. 107. Przymusowym zarządca państwowym jest Tadeusz Cieślak w Sopocie. Wysokość udziału we własności: 100%. Wysokość udziału we własności kapitału polskiego: 91,018%. Tytuł nabycia: Nabyto na podstawie umowy z dnia 22 grudnia 1937 r. — dane te nie zostały udowodnione. Wszystkie warunki co do przynależności państwowej właściciela zostały wypełnione.

Sąd Grodzki w Gdyni

Sąd Grodzki w Gdyni

R Mor 66

OGŁOSZENIE

W tutejszym rejestrze statków handlowych morskich wpisano dnia 1 czerwca 1948 r. pod nr. R Mor 66 — kuter rybacki „GDY 19 — ARKA II" o międzynarodowym sygnale odróżniającym SOCG. — Według świadectwa pomiarowego, wystawionego przez Gdański Urzad Morski w Gdańsku dnia 10 maja 1948 r. nr. 119/48, wynik urzędowego obliczenia wymiaru statku jest następujący: długość: 16.01 m, największa szerokość: 5.03 m, głębokość: 2.14 m, największa długość przedziału maszynowego: 3.52 m, pojemność brutto: 102.1 m³ czyli 36.06 ton rejestrowych, pojemność netto: 31.6 m³ czyli 11.15 ton rejestrowych. Statek został zbudowany w roku 1948 w Stoczni Gdańskiej. Portem ojczystym statku jest Gdynia. Właścicielem statku jest Firma: „ARKA" Towarzystwo dla połowów Morskich i Handlu Zagranicznego, Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Gdyni, zapisana w rejestrze handlowym dział B Sądu Okręgowego w Gdyni pod nr. 167 dnia 8 lipca 1946 r. Członkami Zarządu są: obywatel polski Roman Szuchiewicz z Gdyni, obywatel polski Juliusz Hebel w Sopocie. Wysokość udziału we własności: 100%. Wysokość udziału we własności kapitału polskiego: 100%. Statek został zbudowany w Stoczni Gdańskiej w Gdańsku na rachunek właścicielki na podstawie umowy z dnia 30 sierpnia 1947 roku. Wszystkie warunki co do przynależności państwowej właściciela zostały wypełnione.

Sąd Grodzki w Gdyni

Sąd Grodzki w Gdyni

R Mor 67

OGŁOSZENIE

W tutejszym rejestrze statków handlowych morskich wpisano dnia 1 czerwca 1948 r. pod nr. R Mor 67 — kuter rybacki żaglowo-motorowy „ARKA 14 — GDY 21" o międzynarodowym sygnale odróżniającym SOCH. Według świadectwa pomiarowego, wystawionego przez Gdański Urząd Morski w Gdańsku dnia 14 maja 1948 r. nr. 121/48, wynik urzędowego obliczenia wymiaru statku jest następujący: długość 13.65 m, największa szerokość: 4.80 m, głębokość: 2.09 m, największa długość przedziału maszynowego: 3.68 m, pojemność brut-

to: 66.1 m³ czyli 23.31 ton rejestrowych, pojemność netto: 19.4 m³ czyli 6.87 ton rejestrowych. Statek został zbudowany w roku 1948 w Stoczni Płónocnej w Gdańsku. Portem ojczystym statku jest Gdynia. Właścicielem statku jest Firma: „Arka" Towarzystwo dla połowów Morskich i Handlu Zagranicznego, Spółka z ograniczona odpowiedzialnością w Gdvni, zapisana w rejestrze handlowym dział B Sądu Okręgowego w Gdyni pod nr. 167 dnia 8 lipca 1946 r. Członkami Zarzadu sa: obywatel polski Roman Szuchiewicz z Gdvni, obywatel polski Juliusz Hebel w Sopocie. Wysokość udziału we własności 100%. Wysokość udziału we własności kapitału polskiego: 100%. Statek został zbudowany w Stoczni Północnej w Gdańsku na rachunek właścicielki na podstawie umowy z dnia 30 sierpnia 1947 r. Wszystkie warunki co do przynależności państwowej właściciela zostały wypełnione.

Sąd Grodzki w Gdyni

Sąd Grodzki w Gdyni

R Mor 68

OGŁOSZENIE

W tutejszym rejestrze statków handlowych morskich wpisano dnia 1 czerwca 1948 r. pod nr. R Mor 68 — kuter rybacki żaglowo - motorowy „Arka" 15 — Gdy 65" o międzynarodowym sygnale odróżniającym SOCI. Według świadectwa pomiarowego, wystawionego przez Gdański Urząd Morski w Gdańsku dnia 14 maja 1948 r. nr. 122/48, wynik urzędowego obliczenia wymiaru statku jest następujący: długość: 13,65 m, największa szerokość: 4.80 m, głębokość 2.09, największa długość przedziału maszynowego: 3.68 m, pojemność brutto: 66.1 m³ czyli 23.35 ton rejestrowych, pojemność netto: 19.4 m³ czyli 6.87 ton rejestrowych. Statek został zbudowany w roku 1948 w Stoczni Połnocnej w Gdańsku. Portem ojczystym statku jest Gdynia. Właścicielem statku jest firma: „Arka" Towarzystko dla Połowów Morskich i Handlu Zagranicznego, Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Gdyni, zapisana w rejestrze handlowym dział B Sądu Okręgowego w Gdyni pod nr 167 dnia 8 lipca 1946 r. Członkami Zarządu są: obywatel polski Roman Szuchiewicz z Gdyni, obywatel polski, Juiusz Hebel w Sopocie. Wysokość udziału we własności: 100%. Wysokość udziału we własności kapitału polskiego :100%. Tytuł nabycia: Statek został zbudowany w Stoczni Północnej w Gdańsku na rachunek właścicielki na podstawie umowy z dnia 30 sierpnia 1947 r. Wszystkie warunki co do przynależności państwowej właściciela zostały wypełnione.

Sąd Grodzki w Gdyni

Sąd Grodzki w Gdyni

R Mor 70

OGŁOSZENIE

W tutejszym rejestrze statków handlowych morskich wpisano dnia 5 czerwca 1948 r. pod nr. R Mor 70 — motorowiec rybacki „NEPTUN" o międzynarodowym sygnale odróżniającym SPDA. Według świadectwa pomiarowego, wystawionego przez Gdański Urząd Morski w Gdańsku dnia 30 kwietnia 1948 r. nr. 117/48, wynik urzedowego obliczenia wymiaru statku jest nastepujący: długość: 40.66 m, największa szerokość 7.93 m, głębokość: 3.96 m, największa długość przedziału maszynowego: 14.98 m, pojemność brutto: 845.9 m³ czyli 298.91 ton rejestrowych, pojemność netto: 293.7 m³ czyli 103.80 ton rejestrowych. Statek został zbudowany w roku 1943 przez firmę: George Forbes & Co Peterhead (Anglia); dane te nie zostały udowodnione. Portem ojczystym statku jest Gdynia. Waścicielem statku jest: Skarb Państwa Polskiego (Ministerstwo Żeglugi). Wysokość udziału we własności: 100%. Wysokość udziału we własności kapitału polskiego: 100%. Tytuł nabycia: Przekazany w ramach dostaw United Nations Relief and Rehabilitation Administration (U. N. R. R. A.) dnia 6 marca 1947. Wszystkie warunki co do przynależności państwowej właściciela zostały wypełnione.

Sąd Grodzki w Gdyni

Sąd Grodzki w Gdyni

R Mor 71

OGŁOSZENIE

W tutejszym rejestrze statków handlowych morskich wpisano dnia 5 czerwca 1948 r. pod Nr. R Mor 71 — motorowiec rybacki „NEPTUNIA" o międzynarodowym sygnale odróżniającym SPDB. Według świadectwa pomiarowego, wystawionego przez Gdański Urzad Morski w Gdańsku dnia 30 kwietnia 1948 r. nr. 118/48. wynik urzędowego obliczenia wymiaru statku jest następujący: długość: 40.66 m. najwieksza szerokość: 7.93 m, głębokość: 3.96 m, największa długość przedziału maszynowego: 14.98 m, pojemność brutto: 854.9 m³ czyli 298.91 ton rejestrowych, pojemność netto: 293.7 m³ czyli 103.80 ton rejestrowych. Statek został zbudowany w roku 1943 przez firmę: The Rowhedge Tronworks Co Ltd. W Vivenhoe (Anglia); dane te nie zostały udowodnione. Portem ojczystym statku jest Gdynia. Właścicielem statku jest Skarb Państwa Polskiego (Ministerstwo Żeglugi). Wysokość udziału we własności: 100%. Wysokość udziału we własności kapitału polskiego: 100%. Tytuł, nabycia: Przekazany w ramach dostaw United Nations Relief and Rehabilitation Administration (U.N.R.R.A.) dnia 24 kwietnia 1947 r. Wszystkie warunki co do przynależności państwowej właściciela zostały wypełnione.

Sąd Grodzki w Gdyni